Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 41 / 21. SEPTEMBER 2022

MotoGP: Grand Prix von Aragón

Bastianini siegt im Ducati-Duell

Formel-1-Technik

Vergleich der Aero-Konzepte

F1-Interview: Alpine-Chef Rossi

Wer trägt Schuld an Piastri-Pleite

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 41



GTWC: Sprint-Cup-Finale Valencia

WRT-Audi holt zum Abschied beide Titel



85. Bol d'Or: 24h von Le Castellet

Florian Alt triumphiert mit Yamaha-Team



Rallycross-WM in Montalegre

Grönholm beendet Kristoffersson-Serie

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES

WTCR

MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Audi hat mit dem langjährigen Partner WRT zum dritten Mal die Titel im Sprint Cup der GT World Challenge gewonnen. Doch die Zukunft ist völlig ungewiss.

Das Kundensportprogramm von Audi Sport eilt weiter von Erfolg zu Erfolg: Am vergangenen Wochenende konnte das belgische Audi-Team WRT mit den Piloten Dries Vanthoor und Charles Weerts zum dritten Mal in Folge die Titel in der Fahrer- und Teamwertung des Sprint Cups im Rahmen der GT World Challenge Europe (siehe Seite 14) gewinnen. Auch sonst herrscht an wichtigen Siegen kein Mangel, wie der Erfolg beim 24h-Rennen auf dem Nürburging im Mai mit dem Phoenix-Team eindrucksvoll belegte.

Der Audi R8 LMS Evo2 produziert weltweit viele Siege – trotzdem ist die Stimmung bei Teams und Fahrern im Keller. Was fehlt, ist eine Perspektive: Der Audi R8 ist in seiner jetzigen Version auf der Straße ein Auslaufmodell, die Nachfolge ist ungeklärt. Entweder gibt es gar keinen Nachfolger für den Sportwagen, oder es gibt einen vollelektrischen Nachfolger, für den es aber keine Einsatzmöglichkeiten im Motorsport gibt.

Die Ungewissheit ist auch daran abzulesen, dass sich wichtige Eckpfeiler der Audi-Erfolge in rasanter Geschwindigkeit von der Marke mit den vier Ringen abwenden: Das belgische WRT-Team, das für die Audi-Sportabteilung in der Vergangenheit viele Siege und Titel geholt hat, verabschiedet sich in Richtung BMW, wo man ab 2024 den neuen LMDh-Prototyp der Bayern in der Sportwagen-WM einsetzen wird. Parallel kehrt WRT Audi auch beim GT3-Sport den Rücken und wird ab 2023 mit dem M4 GT3 an den Start gehen.

Auch auf der Fahrerseite ist der Aderlass unübersehbar: Das Audi-GT-Ass René Rast hat bereits vor wenigen Wochen seinen Abschied von Audi Sport bekannt gemacht und sich in Richtung Formel E verabschiedet, parallel dockt der dreifache DTM-Meister im Prototypensport bei BMW an. Peugeot Sport hat letzte Woche die Verpflichtung von Audi-Pilot Nico Müller für das Hypercar-Projekt bekannt gegeben. Rast, Müller und Robin Frijns waren die drei Audi-Toppiloten, die ursprünglich die Entwicklung des mittlerweile gestoppten Audi-LMDh-Autos hätten vorantreiben sollen. Auch Frijns wird mit großer Sicherheit von Audi zu BMW wechseln, um dort im LMDh-Auto zu fahren.

Die Verantwortlichen sind sich des Stimmungstiefs bewusst, Kundensportleiter Chris Reinke sagte letzte Woche beim 12h-Rennen der NLS am Nürburgring: „Wir haben auch wahrgenommen, dass sich bei unseren Kunden eine gewisse Unruhe entwickelt hat.“

Doch ohne eine Entscheidung in Sachen Zukunft R8 kann Reinke den Kunden nichts anbieten. Der aktuelle R8 ist bis 2024 in der GT3 homologiert, rein theoretisch ließe sich das bis 2027 strecken – dann ist Feierabend, wenn es keinen Nachfolger gibt. In der GT-Szene wird spekuliert, Audi könnte den RS 5 als Nachfolger homologieren, doch die Chancen für diesen Switch stehen angeblich schlecht. Womit das Ende von Audi im GT-Sport besiegelt wäre.

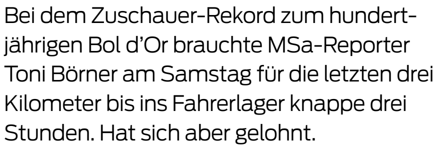
Marcus Schurig
Redakteur



KTM

MSa-Paddock





ZUM JUBILÄUM STAU

Bei dem Zuschauer-Rekord zum hundertjährigen Bol d'Or brauchte MSa-Reporter Toni Börner am Samstag für die letzten drei Kilometer bis ins Fahrerlager knappe drei Stunden. Hat sich aber gelohnt.



HAUSAUFGABEN GEMACHT

Im Zuge der WTCR-Stadtrennen in Vila Real drückte uns Historiker Eduardo Passos sein Buch in die Hand. Wir haben es trotz ausbaufähiger Portugiesisch-Kenntnisse verschlungen und ab Seite 26 verarbeitet. Obrigado!

Inwash vs. Downwash

Die aktuellen Formel-1-Rennwagen unterscheiden sich grundlegend in der Form ihrer Seitenkästen. Wir haben mit den Ingenieuren über die Gründe für die Aero-Vielfalt gesprochen und erklären die Idee hinter den verschiedenen Design-Philosophien.

Von: **Tobias Grüner**

Eigentlich hatten die Experten vor der Saison 2022 erwartet, dass sich die neuen Autos von ihrer Form sehr ähnlich sehen. Flügel zwischen den Achsen sind seit diesem Jahr verboten. Das Reglement schreibt den Aerodynamikern ein enges Korsett vor. Doch am Ende zeigten die Rennwagen dann doch deutlich mehr Unterschiede als gedacht. Vor allem bei der Form der Seitenkästen zeigte sich die ganze Kreativität der Formel-1-Designer. Zum Start in die neue Technik-Ära präsentierte sich die Verkleidung um die Kühler in vielen verschiedenen Varianten.

Neue Aero-Spielwiese

Wer gedacht hätte, dass sich schnell eine bevorzugte Version herauskristallisieren würde, der sah sich getäuscht. Trotz einiger Seitenkasten-Upgrades in den ersten 16 Rennen sind die Unterschiede immer noch klar zu erkennen. „Wir haben jetzt bei der Aerodynamik weniger Werkzeuge als früher, die wir benutzen können. Einige Elemente, wie die Bargeboards oder die Diffusor-Umrandung, sind weggefallen. Die Verkleidung ist aber ein Teil, bei dem es noch Freiheiten in der Gestaltung gibt. Deshalb ist sie jetzt mehr in unseren Fokus gerückt als früher“, erklärt McLaren-Technikdirektor James Key.

Die unterschiedlichen Formen lassen sich grob in drei Kategorien einsortieren. Bei der ersten bauen die Seitenkästen einfach so schmal und kurz wie möglich. Zu Saisonbeginn waren dieser Philosophie noch Mercedes, Williams und McLaren gefolgt. Mittlerweile befindet sich nur noch Mercedes in diesem Lager. Nach den letzten Informationen will das Silberpfeil-Team trotz der Probleme dieses Jahr auch 2023 an der radikalen Lösung fast ohne Seitenkästen festhalten. Die Vorteile liegen im geringen Luftwiderstand und einer sauberen Anströmung des Diffusordachs. „Wenn es nicht funktioniert, können wir rund um das schlanke Innenleben ja immer noch eine breitere Verkleidung bauen“, erklären die Ingenieure.

Williams und McLaren sind dagegen frühzeitig in die sogenannte „Downwash“-Fraktion gewechselt. Hier zieht sich der relativ breite Seitenkasten wie eine lange Rampe zum Heck hinab. Der Luftstrom wird über die Verkleidung gezielt nach unten dirigiert. Auch Red Bull, Alpha Tauri, Aston Martin und Alpine folgen dieser Philosophie.

Ferrari mit Regenrinne

Das dritte Aero-Konzept nennt sich „Inwash“. Hier wird der Luftstrom nicht nach unten und nach außen, sondern weiter oben zum zentralen Teil des Diffusordachs und des unteren Heckflügels („Beam-Wing“) gelenkt.

Inwash: Die Luft wird über den Seitenkasten nach innen zum Beam-Wing geführt. Der Unterflügel lenkt die Luft hinter dem Auto nach oben ab, was den Diffusor unterstützt





Ferrari und Haas haben die Oberseite ihrer Seitenkästen gut sichtbar konturiert, um die Strömung wie in einer Regenrinne entlang der Motorhaube um die Kurve zu zwingen. Alfa Romeo ist mit einer Kompromiss-Lösung unterwegs. Beim C42 liegen die Seitenkästen ebenfalls fast horizontal in der Luft, hier fehlt aber die Einbuchtung auf der Innenseite.

Noch ist unklar, welche Philosophie sich am Ende durchsetzen wird. Red Bull und Ferrari sind die extremsten Vertreter ihrer Fraktionen. Und beide fahren trotz unterschiedlicher Philosophien fast auf einem Niveau an der Spitze. Mercedes ist mit seiner eigenwilligen Lösung auch nicht weit entfernt.

Bei der Suche nach der optimalen Form müssen die Aerodynamiker viele Faktoren berücksichtigen: „Der Luftstrom rund um die Hinterräder ist extrem wichtig. Hierbei handelt es sich um furchtbar große Elemente mit einer rauen Oberfläche, die dazu auch noch rotieren. Das ist schwer in den Griff zu bekommen“, erklärt Key.

McLaren ist mit den Upgrades von Barcelona und Le Castellet in das Downwash-Lager gewechselt: „Damit lässt sich der Luftstrom über die Hinterradaufhängung und den Diffusor besser kontrollieren. Es kommt auch auf andere Faktoren wie zum Beispiel die Fahrzeughöhe an. Da gibt es immer Vor- und Nachteile, die man abwägen muss. Auch das Zusammenspiel mit dem Unterboden muss passen. Wir glauben, dass es für uns insgesamt die beste Lösung ist.“

Was setzt sich durch?

Beim Downwash-Konzept wird die Strömung abwärts auf die Lücke zwischen den Hinterrädern und dem Unterboden gelenkt. Damit wird die Luft unter dem Auto am Entweichen zur Seite und nach oben gehindert. Auch die kleinen Finnen innen an den Radträgern bekommen energiereiche Strömung ab, was zusätzlichen Abtrieb auf der Hinterachse produziert.

Bei den Autos, die der Inwash-Philosophie folgen, wird die verdichtete Luft, wie der Name schon sagt, nach innen auf den zentralen Beam-Wing geführt. Das verstärkt einerseits die Effizienz des Zusatzflügels, was sich vor allem in einem Gewinn beim Abtrieb widerspiegelt. Darüber hinaus zieht die nach oben abgelenkte Strömung auch noch die Luft aus dem darunterliegenden Diffusor. Der gesamte Unterboden profitiert von diesem Absaugeffekt. Allerdings lässt sich bei diesem Konzept der Luftstrom außen um die Hinterräder nicht so einfach kontrollieren.

James Key kann heute noch nicht sagen, welche Form sich am Ende durchsetzen wird, auch wenn sich die Downwash-Fraktion mit sechs Vertretern aktuell in der Favoritenrolle befindet. „Ferrari verfolgt bei den Seitenkästen das Inwash-Prinzip, und sie haben ein sehr schnelles Auto. Daran erkennt man, dass wir mit dem neuen Reglement noch am Anfang stehen. Es gibt kein einheitliches Konzept, dem alle folgen. Wir müssen immer noch viel über diese neuen Autos lernen.“

Alles auf eine Karte

Restriktionen beim Entwicklungsbudget sowie den CFD- und Windkanal-Simulationen machen den Ingenieuren die Arbeit schwer. Früher hätten die Aerodynamiker der Top-Teams einfach alle Lösungen im Detail durchgespielt und vielleicht sogar auf der Strecke gegeneinander getestet, um Daten zu sammeln. Bei den aktuellen Einschränkungen kann man es sich aber nicht mehr leisten, zweigleisig zu fahren. Key vermutet deshalb, dass der Formel 1 die Aerodynamik-Vielfalt noch eine Zeit lang erhalten bleibt: „Ich glaube nicht, dass schon nächstes Jahr alle mit der gleichen Lösung kommen. Das Beste wäre es, wenn man die Vorteile von Inwash und Downwash kombinieren könnte. Das ist der nächste Schritt, an dem die Aerodynamiker arbeiten müssen.“ ■





Downwash: Die Strömung fließt die Seitenkasten-Rampe hinab in die Lücke zwischen Hinterrad und Diffusor. Bei diesem Konzept lässt sich der Luftstrom leichter kontrollieren

XPB

XPB

Beim Teamfoto zu Saisonbeginn mit Fernando Alonso und Oscar Piastri war die Alpine-Welt noch in Ordnung

Alpine hat auf einen Schlag Fernando Alonso und Oscar Piastri verloren. Firmenboss Laurent Rossi wird die Schuld an dem Debakel gegeben. Der Franzose erzählt im MSa-Interview, was aus seiner Sicht schiefgelaufen ist.

Von: **Michael Schmidt**

Sie hatten mit Alonso einen der besten Fahrer der Gegenwart und mit Piastri das größte Talent für die Zukunft. Wie konnten Sie beide verlieren?
Fangen wir mit Fernando an. Wir wollten ihn unbedingt halten. Aber wir konnten uns nicht länger als zwei Jahre verpflichten, weil wir mit Piastri eine Option über drei Jahre hatten. Für uns war langfristig immer klar, dass wir auf die Zukunft setzen mussten. Und die Zukunft hieß Oscar. Wir haben Fernando das Maximum dessen angeboten, was wir konnten. Das war ein Eins-plus-eins-Vertrag. Er hätte nach zwei Jahren für uns Langstreckenrennen fahren können. Das war der Plan. Wir wollten den Mann der Gegenwart halten und den der Zukunft sichern.

War der Eins-plus-eins-Vertrag für Alonso zu wenig? Warum nicht zwei Jahre?
Fernando ist fantastisch. Er fährt auf einem extrem hohen Niveau. Für mich ist er einer der besten Fahrer aller Zeiten. Aber er ist 41 Jahre alt. In zwei Jahren wird er 43 sein. Da kann man nicht mehr so weit vorausplanen. Die Formel 1 ist ein sehr fordernder Sport. Der Einbruch kann in diesem Alter von einem Jahr auf das andere kommen. Wir konnten uns also nicht so lange binden. Ich habe die Verantwortung über 3000 Mitarbeiter bei Alpine und Luca de Meo über 240 000 bei Renault. Wir können keine irrationalen Entscheidungen treffen, die mit Risiken verbunden sind. An dem einen Jahr plus Option hätte er sich nicht stören müssen. Wenn



Laurent Rossi

Position: CEO Alpine
Geburtsort: Korsika (F)
Herkunftsland: Frankreich

„Für Oscars Verhalten gibt es keine Entschuldigung“

er im ersten Jahr die gleiche Leistung gebracht hätte wie heute, hätten wir die Option gezogen. Das wusste er. Aber er wollte noch Zusagen über die zwei Jahre hinaus. Ich kann nur annehmen, dass er anderswo ein Angebot zu besseren Konditionen bekommen und sich dafür entschieden hat. Wir sind traurig darüber, aber nicht nachtragend. Es ist sein gutes Recht, sich für etwas anderes zu entscheiden. Wir trennen uns im Guten und wissen, dass Fernando bis zum Saisonende sein Bestes geben wird.

Bis dahin hatten Sie immer noch Piastri?
Exakt. Nachdem wir von Fernandos Wechsel zu Aston Martin erfahren hatten, haben wir die Karte Piastri gespielt und ihn als Fahrer für 2023 verkündet.

Da hatte er sich aber schon für McLaren entschieden.
Der Fall mit Oscar ist ein bisschen komplizierter. Im November 2021 haben wir die Option gezogen, die uns laut Vertrag mit unserer Junior-Akademie zustand. Im Rahmenvertrag waren die rechtlich noch unverbindlichen Eckpunkte des künftigen Vertrages geregelt. Er ist 2022 Reservefahrer. Wir werden ihn auf seine Aufgabe als Formel-1-Pilot bestmöglich vorbereiten. Und wir werden für ihn 2023 und 2024 ein Cockpit in der Formel 1 finden. Da sollte er lernen, um spätestens nach zwei Jahren zu uns zurückzukehren. Wir haben alle Abmachungen eingehalten. Wir haben ihn offiziell als Reservefahrer verkündet. Wir haben ihm ein 2021er Auto für 5000 Testkilometer bereitgestellt, von denen er bis August schon 3700 abgespult hat. Das Programm begann bereits im Februar 2022 zusammen mit Alonso und Ocon, damit wir eine Vergleichsbasis haben. Oscar hatte den vollen Zugang zum Team und zu allen Dokumenten und Datenkanälen. Er fuhr im Simulator und nahm an allen Briefings teil. Oscar wird der am besten vorbereitete Fahrer der Formel-1-Geschichte sein. Wir haben seit Saisonbeginn daran gearbeitet, ihm ein Cockpit für die kommenden zwei Jahre zu suchen. Beim Miami-Grand-Prix haben wir uns dann mit Williams geeinigt. Die Sitzprobe war bereits geplant.

> „Selbst wenn Oscar der neue Michael Schumacher wird, bleibt diese Geschichte auf ewig an ihm hängen.“
>
> Laurent Rossi, CEO Alpine

Und dann?
Wir haben alle unsere Versprechen eingehalten und wollten ihm einen Vertrag vorlegen. Es bestand keine Notwendigkeit, den Vertrag vom November noch einmal neu zu schreiben, da alle Vereinbarungen wie geplant vollzogen wurden. Und der neue Vertrag für 2023 würde den alten dann ersetzen. Er wollte das Abkommen aber nicht unterschreiben. Deshalb konnten wir auch keinen Vertrag beim Schiedsgericht registrieren lassen. Wir saßen gewissermaßen in einer Falle. Er spielte ein bisschen auf Zeit, teilte uns aber mit, dass er eine Möglichkeit hätte, für McLaren zu fahren. Das fanden wir seltsam. Ricciardo war ja noch da, und McLaren erklärte am 6. Juli, dass man mit Daniel weitermachen wolle. Wie sich später herausstellte, hatte Oscar schon am 4. Juli bei McLaren unterschrieben. Für uns hörte sich das sehr undurchsichtig an. Deshalb gingen wir immer noch davon aus, dass er uns gegenüber verpflichtet ist. Wir hatten das Gefühl, dass er uns nach all der Vorbereitung auch etwas schuldig ist. Es gibt schließlich noch so etwas wie Loyalität.

Hat Piastri Ihnen nie gesagt, dass er nicht mehr für Alpine fahren will?
Doch, das hat er. Er war enttäuscht, dass wir auf Alonso setzen und nicht gleich auf ihn. Und er wollte nicht für Williams fahren. Wir haben ihm gesagt, dass er zufrieden sein kann mit dem, was er bekommt. Fernando wird im nächsten Jahr auf jeden Fall auf einem viel höheren Niveau fahren als das, was sich ein Neuling jemals erträumen kann. Vielleicht wäre Oscar da irgendwann hingekommen, aber sicher nicht auf Anhieb. Das trifft auf 95 Prozent aller Fahrer im Feld zu. Da wäre ein bisschen mehr Bescheidenheit und Realitätssinn gefragt gewesen. Und zum Thema Williams: George Russell ist dort drei Jahre gefahren, und es hat ihm nicht geschadet. Hat er sich ein Mal beklagt? Jetzt, wo er für Mercedes fährt, zeigt sich, dass diese Ausbildung nicht so schlecht gewesen sein kann. Immerhin fährt Russell auf Anhieb auf Augenhöhe mit Hamilton, einem siebenfachen Weltmeister. Auch Leclerc, Verstappen und Vettel haben vorher bei einem Juniorteam gelernt.

Piastri wird sich gedacht haben, dass McLaren besser ist als Williams.
Da warten wir mal ab. Er wäre ja nach Alonsos Abgang für uns gefahren. McLaren und wir sind ungefähr gleich stark. Aber wir sind ein Werksteam. Das ist ein Wettbewerbsvorteil. Er ist in diesem Team aufgewachsen. Er kennt jeden bei uns. Wir haben unser Engagement für ihn gezeigt. Sollte er da nicht ein bisschen dankbar sein? Oscar tut gut daran, im nächsten Jahr schnell zu sein und Ergebnisse abzuliefern. Aber selbst, wenn er der neue Michael Schumacher wird, bleibt diese Geschichte auf ewig an ihm hängen. Für Oscars Verhalten gibt es keine Entschuldigung. Er hat die Hand abgehackt, die ihn gefüttert hat, und mit uns gespielt, weil irgendwelche Vertragsentwürfe nicht rechtzeitig vorgelegt wurden. Wenn er sagt, dass er von uns nicht die volle Zuneigung gespürt habe, dann frage ich mich, warum wir ihm dann die ganzen Möglichkeiten geboten haben, ein möglichst kompletter Formel-1-Fahrer zu werden? Das waren keine leeren Worte, sondern Taten. Wenn er behauptet, dass ihm die Vertragslage zu undurchsichtig war, dann sage ich: Er wusste, dass wir den Williams-Vertrag in der Tasche haben. Da war nichts unklar. Er hat diesen Vorwand nur genutzt, um sich anderswo umzuschauen.

Es soll aber nie einen festen Vertrag gegeben haben.
Der Vertrag, der im November 2021 aufgesetzt wurde, hat alle kritischen Eckpunkte beinhaltet, bis hin zum Gehalt. Das sollte genug sein. Okay, vielleicht war die Farbe der Socken, die er zu tragen hat, noch nicht spezifiziert, aber bei solchen Details kommt es wirklich nicht auf den Tag an. An den wichtigen Vertragsbestandsteilen hätte sich nichts geändert. Die Schlussfolgerung ist simpel: Wir haben unsere Verpflichtungen eingehalten, er nicht. Unsere Tür war immer offen. Er hat sie zugestoßen.

Haben Sie gar keine Fehler gemacht?
Doch, das haben wir. Die rechtlich verbindlichen Verträge waren nicht wasserdicht. Wir werden aus diesen Fehlern lernen, können aber trotzdem gut schlafen, weil wir im Prinzip nichts falsch gemacht haben.

Hätten Sie nicht alles auf die Karte Alonso setzen müssen, als es erste Anzeichen gab, dass Piastri mit McLaren spricht?
Wir konnten Fernando nicht geben, was er wollte. Der Eins-plus-eins-Vertrag, den wir ihm angeboten haben, war im Wortlaut praktisch der Gleiche, den er vor zwei Jahren mit uns unterzeichnet hat. Deshalb sagte er zu Recht, dass es eine Angelegenheit von fünf Minuten sei, zu einem Abschluss zu kommen. Mehr als zwei Jahre waren nicht zu verantworten. Und glauben Sie, dass zwei oder drei Jahre einen großen Unterschied für ihn ausmachen? Er wechselt jetzt zu einem Rennstall, der Neunter in der WM ist. Das bedeutet wieder Aufbauarbeit, die er bei uns schon geleistet hat. Alpine wäre für ihn sicher sportlich das geringere Risiko gewesen. Auch Fernandos Zeit ist begrenzt. ▷



Der Frust von Laurent Rossi richtet sich mehr gegen Piastri als gegen McLaren

XPB

Da spielen auch noch andere Dinge mit, die wir Fernando nicht bieten konnten. Ich kann die Messlatte nicht beliebig hoch setzen. Wir bitten unsere Mitarbeiter in den Werken um Opfer. Da können wir in der Formel 1 nicht über die Stränge schlagen. Die Formel 1 ist kein Spielzeug für uns, sondern ein Geschäft. Wir hätten gerne mit Fernando weitergemacht. Er ist der größte Champion, der für Renault gefahren ist. Wir haben uns am Ende darauf geeinigt, dass wir nicht einig sind. Ohne böse Worte, ohne die Türen zuzuschlagen.

Warum sind Sie vor das Schiedsgericht gegangen, wenn es keinen rechtlich verbindlichen Vertrag gab?
Ganz einfach. Wir dachten, dass McLaren bereits einen Vertrag mit Ricciardo hat und Piastri deshalb gar keinen anbieten konnte. Es gibt nur zwei Stammplätze. Nach unserer Ansicht hätten sie gar keinen dritten Fahrer verpflichten können, weil man keine drei Autos einsetzen darf. Wir dagegen hatten ein freies Cockpit.

Sind Sie sauer auf McLaren?
Zak Brown und Andreas Seidl haben ihrem Team gegenüber die Verantwortung, die bestmögliche Leistung abzuliefern. Ich kann sie nicht dafür kritisieren, dass sie versuchen, die optimale Fahrerpaarung zu verpflichten. Wir sind nicht einverstanden damit, was da passiert ist, aber wir tragen McLaren nichts nach.

Werden Sie das investierte Geld zurückfordern?
Das prüfen wir gerade. Am Ende ist es eine Entscheidung von Otmar und den Anwälten. Wir müssen aus dieser Episode lernen. Jetzt geht es erst einmal darum, einen Fahrer zu finden und das Auto eine Sekunde schneller zu machen. Und wir müssen eine Lösung finden, wie wir in Zukunft unsere Akademie strukturieren. Sollen wir das Programm überhaupt fortsetzen? Wie können wir verhindern, dass wir junge Fahrer für andere ausbilden?

> „Es ist eine Niederlage, eine verlorene Schlacht, aber nicht das Ende der Welt. Wir müssen als Team stärker werden."
>
> Laurent Rossi, CEO Alpine

Wie kann man dieses Dilemma lösen?
Indem wir das Management der Fahrer in der Akademie selbst übernehmen und keine dritte Partei mehr zulassen. Wir sind kein Wohlfahrtsunternehmen.

Sollte die FIA da klare Regeln setzen?
Das ist ein Punkt, der diskutiert werden muss. Piastri hat mit seinem Verhalten einen gefährlichen Präzedenzfall für unseren Sport geschaffen. Die Kommentare von Toto Wolff und Christian Horner zu diesem Thema haben mich sehr gefreut. Toto hat gesagt, dass er in Zukunft seine Fahrerverträge genauer prüfen wird, um so etwas zu verhindern. Natürlich können wir die Verträge künftig so gestalten, dass die Fahrer langfristig gebunden sind. Doch das ist wie eine Ehe, in der man vom ersten Tag ausmacht, was der andere tun darf und was nicht. Vielleicht sollten wir es wie im Fußball machen, wo es auch immer wieder vorkommt, dass kleine Clubs Spieler ausbilden, und kaum sind sie gut, werden sie von den großen weggekauft. Da überlegt man, eine Dreijahresfrist einzuführen, bis der Spieler wechseln kann. Und dass der Vertrag eine Zeit lang beim Ausbilder bleibt, sodass er an den Einnahmen partizipiert, die der Spieler beim größeren Club bekommt.

Werden Sie Piastri früher zu McLaren ziehen lassen?
Das wird Otmar im Gespräch mit Piastri, McLaren und unseren Anwälten klären. Bis jetzt ist noch nichts entschieden. Wir werden das tun, was für uns am besten ist und nicht für die anderen.

Wer hat bei Alpine den Hut auf? Sie oder Teamchef Otmar Szafnauer?
Ich bin der CEO von Alpine, nicht vom Formel-1-Team. Otmar ist der klare Anführer des Teams. Seit er da ist, hat sich schon viel zum Positiven verändert. Es war eine unserer besten Entscheidungen, ihn an Bord zu holen. Ich wollte und konnte nicht mehr so oft an der Rennstrecke sein wie im vergangenen Jahr, als wir uns noch im Aufbau befanden. Jetzt kann ich etwas Abstand nehmen. Er informiert mich jeden Tag, ist aber verantwortlich für alle Entscheidungen des Teams.

Beschädigt die Geschichte Ihre eigene Position?
Das ist eine Episode, die in der Formel 1 große Wellen geschlagen hat. Aber es gibt auch noch eine Welt außerhalb der Formel 1. Und in der spiele ich als Geschäftsführer von Alpine. Wir müssen Autos verkaufen. Es wäre schlechter für mich, wenn unser nächstes Modell nicht gut genug ist oder wir Verluste für die Firma einfahren. Es ist eine Niederlage, eine verlorene Schlacht, aber nicht das Ende der Welt. Wir müssen auf das große Bild blicken und als ganzes Team stärker werden.

Der Gasly-Transfer liegt nicht in Ihrer Hand. Er hängt davon ab, ob Colton Herta zu Alpha Tauri kann. Was sind die Alternativen für Alpine?
Das ist wieder eine Frage an Otmar. Wenn ich das entscheiden wollte, wäre es ungefähr so, als würde ich meinem Chefingenieur sagen, wie er den nächsten Alpine für die Straße bauen soll. Otmar ist der Experte. Er wird Vorschläge machen und sie mit mir und am Ende auch mit Luca de Meo besprechen. Otmar berät sich vorher auch noch mit den Ingenieuren. Sie müssen die Entscheidung mittragen, weil sie vom Feedback des Fahrers abhängig sind. Das kann bedeuten, dass wir einen erfahrenen Mann brauchen, der sofort das meiste aus dem Auto herausholt und die Ingenieure in ihrer Arbeit unterstützt. Für uns macht es einen Unterschied, ob der Fahrer Vierter oder Achter wird. Auf der anderen Seite brauchen wir einen Piloten, der mit uns wächst. Wir sind nicht Mercedes. Die haben so ein eingespieltes Team, das auch mit einem Auto Dritter in der WM wird, das nach ihren Maßstäben nicht das Beste ist. Und uns fehlt immer noch eine halbe Sekunde auf sie. Auf diesem Niveau sind wir noch nicht.

Ist es wichtig, zwei französische Fahrer zu haben?
Überhaupt nicht. Das wäre vielleicht ein Merkmal, wenn wir mal am Ziel angekommen sind. Wir haben mit Alonso einen Spanier im Team. In Spanien verkaufen wir relativ wenig Autos. Wir haben Fernando, weil er einer der besten Fahrer der Welt ist. Unsere Marketing-Strategie konzentriert sich nicht auf die Nationalität unserer Fahrer. ■

Formel 1

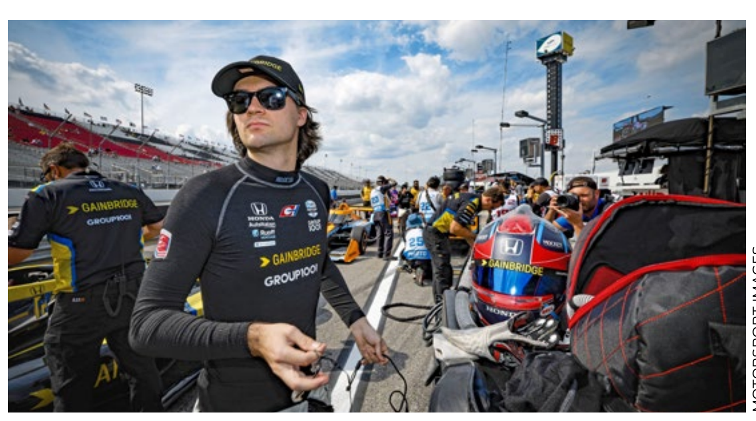
Keine Chance für Herta

Red Bull hat seine Bemühungen eingestellt, Colton Herta eine Superlizenz für 2023 zu verschaffen. Damit ist der Formel-1-Traum für den schnellen Youngster aus Kalifornien erst einmal geplatzt.

Von: **Tobias Grüner**

Trotz Formel-1-Hype auf der anderen Seite des Atlantiks wird es auch 2023 keinen US-Amerikaner in der Königsklasse geben. Red Bull ist mit der Anfrage bei der FIA gescheitert, Colton Herta per Ausnahmegenehmigung eine Superlizenz auszustellen. Den Punktestand durch Freitagstrainings oder die Teilnahme an einer Winterserie zu erhöhen, sei keine Option.

Die FIA-Absage traf in der Szene auf viel Kritik. „Nach den heutigen Maßstäben hätten auch Verstappen und Räikkönen keine Superlizenz bekommen", gab McLaren-Boss Zak Brown zu bedenken. Auch von den IndyCar-Kollegen gab es Unterstützung für Herta. Alex Rossi kritisierte: „Wir sind uns alle einig, dass Colton das nötige Talent mitbringt, um das F1-Angebot anzunehmen. Leider sticht das Geld im Motorsport noch zu oft das Talent aus." Graham Rahal reagierte ebenfalls sauer: „Die Formel 1 ist ein elitärer Sport. Sie wollen uns einfach nicht haben. Sie wollen nur das Geld von den US-Firmen. Das war schon immer so." ■



MOTORSPORT IMAGES

Colton Herta muss vorerst auf den Wechsel in die Formel 1 verzichten

Formel 1

Nyck de Vries gefragt

Nyck de Vries steht bei Williams und Alpine auf der Liste der möglichen Kandidaten für ein 2023er Formel-1-Cockpit. Nun hat auch Alpha Tauri Interesse an dem Niederländer angemeldet.

Von: **Tobias Grüner**

Die Glanzleistung von Nyck de Vries in Monza ist bei der Konkurrenz nicht unbemerkt geblieben. Alpine will nun genauer wissen, wie gut der Williams-Aushilfsfahrer wirklich ist. Diese Woche wird die französische Equipe einen privaten Test in Budapest mit mehreren Kandidaten durchführen, zu dem auch De Vries eingeladen wurde. Auf dem Hungaroring bekommt der Niederländer die Chance, sein Talent in einem Vorjahresauto zu beweisen. Man befinde sich aber nicht erst seit Monza, sondern bereits seit Juli in Kontakt, verriet der Pilot im holländischen Fernsehen.

Neben Williams und Alpine ist nun offenbar auch Red Bull interessiert. Obwohl De Vries aus dem Mercedes-Stall kommt und dem Junior-Alter bereits entwachsen ist, könnte der 27-Jährige in der kommenden Saison Pierre Gasly beim B-Team Alpha Tauri ersetzen. Der Franzose würde bekanntlich gerne zu Alpine abwandern. Um die Möglichkeit einer Zusammenarbeit auszuloten, traf sich De Vries am vergangenen Freitag persönlich mit Helmut Marko in Graz. Mit Niederländern hat man bei Red Bull zuletzt bekanntlich gute Erfahrungen gemacht. De Vries bestätigte das Treffen, betonte aber auch, dass er noch keine Garantie auf einen Stammplatz für 2023 habe, nur weil sich gerade mehrere Teams um seine Dienste bemühen: „Ich glaube nicht, dass ich in der luxuriösen Position bin, mir das Team für die kommende Saison auszusuchen." ■



WILLIAMS

Williams, Alpine oder Alpha Tauri – Nyck de Vries hat mehrere Optionen

NACHRICHTEN

MCLAREN TESTET
In der Woche nach Monza hat McLaren private Testfahrten mit einem Vorjahresauto in Barcelona durchgeführt. Am Steuer saßen Pato O'Ward und Alex Palou. Der Spanier hatte kurz zuvor den Rechtsstreit mit Arbeitgeber Ganassi beendet. Er wird nun 2023 doch nicht zu McLaren wechseln, darf aber F1-Tests für die Briten absolvieren.

NEUES FIA-PERSONAL
FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem hat mit Natalie Robyn erstmals eine Geschäftsführerin beim Weltverband eingesetzt. Die US-Automanagerin, die zuvor für Volvo, Nissan und Daimler Chrysler gearbeitet hatte, soll in der neugeschaffenen Position kommerzielle Wachstumspläne entwickeln, um die Einnahmen der FIA zu erhöhen und finanzielle Stabilität zu gewährleisten.

ALBON IM KRANKENHAUS
Bei der Blinddarm-Operation von Alex Albon in Monza war es laut Williams zu Komplikationen gekommen. Der Pilot erlitt demnach einen Atemstillstand und musste eine Nacht auf der Intensivstation verbringen. Mittlerweile ist der Patient aber schon wieder in seiner Heimat London, um sich vor dem Start beim GP Singapur zu erholen.

DRUGOVICH-ZUKUNFT
Aston Martin hat bestätigt, dass Felipe Drugovich 2023 als Junior-Fahrer in den Rennstall aufgenommen wird. Der frischgebackene Formel-2-Champion wird Ersatzmann von Lance Stroll und Fernando Alonso. Drugovich kritisierte derweil, dass man als Meister die Nachwuchsserie automatisch verlassen muss, auch wenn man kein Stammcockpit in der Königsklasse erhält. F2-Serienchef Bruno Michel wies die Kritik zurück: „Die Formel 2 ist die Spitze einer Pyramide. Wenn man Meister wird, geht es nur nach oben oder raus."



Schumacher schaut nach rechts zu Barrichello, der stur auf dem Gas bleibt

WILHELM

GP USA 2002

Der falsche Sieger

Ferrari wollte ein Fotofinish inszenieren und fiel dabei voll auf die Nase. Rubens Barrichello gewann ein Rennen, das Michael Schumacher gewinnen sollte. Die US-Medien verteufelten Ferrari dafür.

Von: **Michael Schmidt**

Es war eine Zeit, in der die Formel 1 in den USA nur für die Randnotizen taugte. Nach dem Grand Prix der USA 2002 reichte es für Schlagzeilen. Tenor: „Was ist das für ein Sport, in dem die Fahrer bestimmen, wer gewinnt?“ Ferrari wollte den knappsten Zieleinlauf aller Zeiten inszenieren und blamierte sich dabei bis auf die Knochen. Es wurde mit 0,011 Sekunden Vorsprung nur das zweitengste Fotofinish der Geschichte, und es gab den falschen Sieger.

Ferrari-Rennleiter Jean Todt hatte nach dem zweiten Boxenstopp seinen Fahrern die Order ausgegeben, Positionen zu halten. Michael Schumacher aber wollte auf Ferraris wichtigstem Markt den Zuschauern ein totes Rennen bieten. Ob ihn Rubens Barrichello betrogen hat oder ob die beiden sich einfach mit der Ziellinie verschätzt haben, konnte nie geklärt werden. Zwei Runden vor Schluss führte Schumacher noch mit 2,2 Sekunden Vorsprung. Dann ließ er Barrichello näher rücken. Bei der Zieldurchfahrt konzentrierte sich der Weltmeister voll auf den Teamkollegen und Streckenchef Tony George, der auf der alten Ziegelsteinlinie die Zielflagge schwenkte. Doch der eigentliche Zielstrich lag 15 Meter davor. Und dort hatte Barrichello die Nase seines Ferrari F2002 vorn.

Mit 254 km/h über die Linie

Dass hier eine Inszenierung vorlag, verraten zwei Details. Schumacher blickte bei der Zieldurchfahrt angestrengt nach rechts, sein Teamkollege stur geradeaus. Die Tempomessung verriet, dass Schumacher Barrichellos Vorsprung mit leicht höherer Geschwindigkeit von 254,2 km/h zu 252,8 km/h noch auszugleichen versuchte. Normalerweise wird die Ziellinie in Indy mit 340 km/h passiert.

Zum zweiten Mal nach der Stallregie beim GP Österreich wurde Ferrari mit dem bösen Wort Skandal konfrontiert. Teamchef Jean Todt hatte sofort nach der Zieldurchfahrt Präsident Luca di Montezemolo am Handy. Der Franzose versuchte die Wogen zu glätten: „Der eine hat auf den anderen gewartet. So ist es dann passiert. Es war doch nur eine nette Geste. Am Ende zählt nur, dass ein Ferrari gewonnen hat.“

Ferrari war nicht so überlegen, wie es der Rennverlauf vermuten ließ. Bridgestone hatte zu weiche Reifen mitgebracht. Das brachte die roten Autos in die erste Startreihe, zwang ihnen aber eine Zweistopp-Strategie auf. Die mit Michelin bereiften Teams von McLaren und Williams planten mit einem Stopp. Das hohe Benzingewicht kostete anfangs aber zu viel Zeit. Als Schumacher und Barrichello nach dem ersten Boxenstopp vor

ZAHL DES RENNENS

77

Zentimeter hatte Rubens Barrichello die Nase seines Ferrari vorn.

Coulthard wieder auf die Strecke einbogen, war das Rennen um den Sieg gelaufen.

Juan Pablo Montoya hätte den Ferrari einheizen können, doch bei Williams regierte die Disziplinlosigkeit. Zu Beginn der zweiten Runde wehrte sich Ralf Schumacher derart stur gegen Montoyas Angriff, dass beide Williams von der Strecke flogen. Ralf verlor den Heckflügel, Montoya nach einem Ausritt in die Wiese drei Positionen. Technikchef Patrick Head kochte. Nachdem sich Montoya wieder mühsam an das Heck der Ferrari und von Coulthards McLaren vorgekämpft hatte, unterlief ihm ein folgenschwerer Irrtum. Er kam zwölf Runden zu früh zum Tankstopp. „Ich habe die Boxentafel falsch interpretiert“, maulte Montoya. „Warum fragt er über Funk nicht nach?“, kochte Strategiechef Sam Michael. So verlor Montoya den dritten Platz an Coulthard. Jarno Trulli reichte ein Stopp zum fünften Platz. Wie in Monza funktionierte der Trick des frühen Tankens. Jacques Villeneuve fuhr mit zwei Tankstopps auf den sechsten Rang. ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit	
1.	Rubens Barrichello	Ferrari	73 Runden	1:31.07,934 h	= 201,476 km/h
2.	Michael Schumacher	Ferrari	73 Runden	1:31.07,945 h	+ 0,011 s
3.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	73 Runden	1:31.15,733 h	+ 7,799 s
4.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	73 Runden	1:31.17,845 h	+ 9,911 s
5.	Jarno Trulli	Renault	73 Runden	1:32.04,781 h	+ 56,847 s
6.	Jacques Villeneuve	BAR-Honda	73 Runden	1:32.06,146 h	+ 58,212 s

Schnellste Runde: Rubens Barrichello (Ferrari) 1.12,738 min = 207,473 km/h

DAS RENNEN

GP USA, 29. September 2002, Indy

Wetter:	28 °C, sonnig
Distanz:	73 Runden à 4,192 km = 306,016 Kilometer
Nennungen:	20
Gestartet:	20
Gewertet:	16
Führungswechsel:	5
Pole-Position:	Michael Schumacher (Ferrari) 1.10,790 min = 213,183 km/h



REINHARD

Auf Crash-Kurs: Schumacher und Montoya im Williams-Clinch



REINHARD

Handschlag im Parc fermé: Barrichello, Schumacher



WILHELM

Ungetrübte Stimmung: Trotz Zieleinlauf-Skandal feiern die Ferrari-Piloten



WILHELM

Startphase: Schumacher übernimmt das Kommando. Dahinter wird es eng



Will Power stemmte sich gegen den Trend der letzten Jahre und feiert seine zweite Meisterschaft

INDYCAR

Mit Geduld zur Krönung

Acht Jahre musste Penske-Pilot Will Power auf seinen zweiten IndyCar-Titel warten. Der Australier wählte für den lang ersehnten Erfolg zwar nicht den leidenschaftlichsten, aber zweifelsohne den effektivsten Weg. Ein außergewöhnliches Jahr in Zahlen zusammengefasst.

Von: **Philipp Körner**

Schon vor dem Saisonfinale in Laguna Seca gehörte die Saison zu den spannendsten in 111 Jahren amerikanischer „Open-Wheel"-Geschichte. Mit 43 Punkten zwischen den besten fünf Piloten war es der knappste Endspurt seit dem Jahr 2003, als das Spitzenquintett sogar nur von 41 Zählern getrennt wurde. Dass es derart knapp zuging, lässt sich gleich auf mehreren Wegen erklären.

Zum einen stiegen mit Scott McLaughlin (Team Penske) und Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing) zwei neue Anwärter in den zuletzt häufig illustren Kreis der Titelanwärter auf. Scott McLaughlin katapultierte sich mit drei Siegen eindrucksvoll in die oberen Sphären der US-Meisterschaft. Mehr hat nur sein Teamkollege Josef Newgarden zu bieten, der fünfmal feiern durfte. Die abseits der Strecke eng befreundeten Penske-Boys kamen sich beim Kampf um den größten Pokal gleich mehrmals in die Haare – allen voran in Texas, wo Newgarden McLaughlin kurz vor knapp einfing. Nicht mehr einzuholen war hingegen Marcus Ericsson beim Indy 500. Der zweite schwedische Sieger nach Kenny Bräck krallte sich durch die doppelten Punkte bis zum Ende im oberen Fünftel fest.

Zum anderen hatten die traditionell großen Namen der Serie wie so häufig eine punktereiche Saison. Neben dem bereits erwähnten Newgarden komplettierten Will Power und Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) die Titelträumer. Während Power mit fünf Top-4-Ergebnissen in das Jahr startete und Newgarden parallel drei schlechte Läufe mit Siegen in Texas und Long Beach ausglich, haderte Scott Dixon noch mit den ersten Rennen.

560 Punkte

9 Sieger

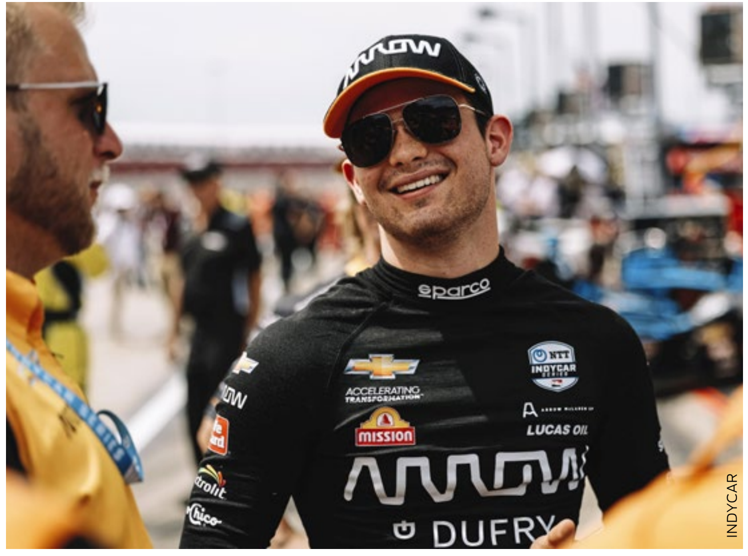
From Hero to Zero

Beim mit über 320 000 Fans bestbesuchten Indy 500 seit der 100. Ausgabe wollte der schnellste Pole-Setter der Historie (234,046 mph bzw. 376,66 km/h über vier Runden) dementsprechend unbedingt das erste Top-Ergebnis der Saison herausfahren. Doch während die Geschwindigkeit am vorangegangenen Quali-Sonntag noch auf seiner Seite gewesen war, wurde sie ihm eine Woche später zum schmerzhaften Verhängnis. In der 177. von 200 Runden erwischte ihn die Rennleitung mit mickrigen 0,6 mph (0,96 km/h) zu viel in der Einfahrt zur Boxengasse. Seine bis dahin dominante Fahrt und die Hoffnungen auf den zweiten Sieg waren auf einen Schlag dahin. Erst mit Siegen in Toronto und Nashville konnte er Chancen auf einen siebten Titel wahren.

Die beiden Stadtkurs-Triumphe zementierten nicht nur die Vormachtstellung des Neuseeländers auf abgesperrten Straßen. Darüber hinaus ließen sie ihn auf Platz 2 in der ewigen Siegerliste springen – zwischen Mario Andretti und A. J. Foyt. Während Dixon nun mit 53 Erfolgen in die Winterpause geht, kann sich „Super Tex" Foyt vorerst weiter auf seinen 67 Erfolgen ausruhen.

68 Poles

Allerdings ist Dixon selbstbekundet noch fernab der Renn-Rente. Wie schon 2020 beendete er in diesem Jahr 100 Prozent aller Umläufe – sprich er fiel nie aus



Ein punktereiches Iowa-Wochenende macht O'Ward zum „Ovalmeister"



Dank Siegen in Toronto und Nashville bleibt Dixon die Nummer 1 in der Stadt

und blieb immer in der Führungsrunde. Zudem war es für den 42-Jährigen die 18. Saison in Folge mit einem Sieg.

Klasse statt Masse

Mario Andretti musste in dieser Saison noch einen zweiten, weitaus nervigeren Platzverlust in den Geschichtsbüchern hinnehmen: Beim Saisonfinale in Kalifornien machte sich Will Power mit 68 Poles zum alleinigen Rekordhalter, nachdem er bereits in St. Louis gleichgezogen war. Mit vorherigen Poles beim ersten Indy-GP und beim Doppellauf in Iowa ahnte die Legende jedoch weit vorher, was passieren würde. Erstaunlicherweise konnte Power aber keine der Spitzenplatzierungen bis zum Rennende halten. Der Mann aus Toowoomba gewann mit dem Abschied des Detroit Grand Prix auf der Belle Isle nur einen Lauf – das allerdings auf dominante Weise. 55 der 70 letzten Runden auf der Parkinsel führte Power an.

Selbst wenn der Penske-Pilot mit final 560 Zählern so selten im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stand, war er immer der versteckte Star der Ergebnislisten. Im Saisondurchschnitt belegte Power

17
Titel

Rang 5,94. Was zunächst wenig beeindruckend klingt, wird im Vergleich zum besten Schnitt-Verfolger deutlich: Scott Dixon läge auf Position 6,71. Penskes 17. Titel ist so hochverdient.

Obwohl die IndyCar keine offiziellen Wertungen für Strecken hat, lohnt sich trotzdem ein Blick in die gefilterten Listen. In einer traurigen Welt ohne Ovale wäre Power ebenfalls Meister. Colton Herta (Andretti Autosport) läge mit P6 im Übrigen vier Ränge oberhalb des Status quo. Würde man die Rechtskurven aus dem Kalender verbannen, hätte McLaren etwas zu feiern: Patricio O'Ward liegt bei den Ovalen zwei Punkte vor Marcus Ericsson. Wie vorher angedeutet ist Scott Dixon auch nach Punkten der beste Stadtkurs-Pilot der Serie vor Álex Palou (Chip Ganassi Racing). Mit dem Erfolg des Spaniers in Monterey war er der neunte Sieger. ■

Epilog zum Palou-Drama

Die Seifenoper rund um den vermeintlichen Wechsel von Álex Palou zu McLaren endet mit einer Überraschung: Der Meister des Jahres 2021 bleibt mindestens eine weitere Saison bei Chip Ganassi Racing. Der größte Gewinner könnte der Schwede Felix Rosenqvist werden.

Von: **Philipp Körner**

Am 12. Juli 2022 geriet die sonst so beschauliche IndyCar-Welt aus den Fugen. Nachdem Chip Ganassi Racing – wie erwartet – den Verbleib von Álex Palou bestätigt hatte, widersprach dieser auf Twitter und warf seinem bisherigen Arbeitgeber ein falsches Zitat vor. Kurz darauf verkündete McLaren die Verpflichtung des noch amtierenden Champions und lieferte so die Klimax für eine denkwürdige Eskalation.

Wie im Fall Piastri, der erst im August öffentlich wurde, stritten sich beide Teams anschließend länger um die Dienste des begehrten Talents. Doch im Gegensatz zum Duell auf der anderen Seite des Atlantiks kam es zu einem gänzlich unterschiedlichen Ende. Nach bereits eingeleiteten juristischen Schritten und außergerichtlichen Vermittlungen verkündete Chip Ganassi Racing eine auf 2023 begrenzte Zusammenarbeit mit Palou im #10 Dallara-Honda. Ohne Überschneidungen sind dem Spanier Tests in der Formel 1 ausdrücklich erlaubt worden. „Wie immer unterstützen wir Álex bei seiner Jagd nach dem zweiten Titel mit unserem Team", heißt es in der überraschenden Pressemitteilung.

Rosenqvist rettet sich

Wie es genau zum Sinneswandel kam, war Gegenstand verschiedener Spekulationen. Die am häufigsten erzählte Geschichte lautet so: Nach der Meistersaison war das Management-Team von Álex Palou unzufrieden mit den Konditionen seines Schützlings. Aufgrund recht schwieriger Verhandlungen machte dieses McLaren als mögliche, durch die F1 attraktive Alternative aus und sah einen rechtlichen Weg, um aus dem Vertrag zu kommen. Über die Sinnhaftigkeit dieser Idee sollten erst Gerichte streiten, doch die Entwicklungen bei McLaren sorgten für eine neue Dynamik – zulasten von Palou. Um eine Saison außerhalb des Cockpits zu umgehen, lenkte der 25-Jährige ein. Ganassi soll mit verbesserten Konditionen und der Testfreigabe reagiert haben.

Egal wie die Realität in den Details nun aussehen mag: Sowohl Palou als auch Felix Rosenqvist bleiben in ihren jeweiligen Autos. Für den Schweden zahlt sich so der starke Endspurt im McLaren mit der #7 aus. Er wolle diese Chance nutzen und zeigen, dass er den Platz verdient hat. ■



Álex Palou und Chip Ganassi haben den Streit zumindest für ein Jahr beigelegt



Das WRT-Duo Weerts und Vanthoor holte in Spanien den dritten Sprint-Titel in Folge

GTWC

Titelflut zum Abschied

Das belgische WRT-Team holte beim letzten Sprint-Cup-Start mit Audi einen Sieg und die beiden Titel in der Team- und der Fahrerwertung. WRT gewann damit 45 Sprint-Siege mit Audi, dazu dreimal in Folge die Titel im Sprint Cup – das Ende einer Ära.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Das Finale des Sprint Cups der GT World Challenge in Valencia war der erste Teil der Abschiedstournee des belgischen WRT-Teams: 2023 wechselt die Mannschaft um Teamchef Vincent Vosse zu BMW. In zwei Wochen endet beim Endurance-Cup-Finale in Barcelona endgültig die Kooperation mit Audi, die über mehr als zehn Jahre andauerte und dabei 45 (!) Rennsiege allein in den Sprint-Rennen hervorbrachte.

Und natürlich war es Ehrensache für WRT, die erfolgreiche Ära erfolgreich zu beschließen: Die Piloten Charles Weerts und Dries Vanthoor reisten mit einem Punktevorsprung von 11,5 Zählern zum Finale und machten bereits im ersten Lauf am Samstag mit Platz 3 den Sack in der Fahrerwertung zu. Doch es sollte noch besser kommen: Beim zweiten Lauf am Sonntag konnten die neuen Meister einen weiteren dramatischen Rennsieg verbuchen, als sie bei nassen Bedingungen mit Slicks pokerten – und in der letzten Rennrunde auf abtrocknender Piste noch von Position 3 zum Sieg fuhren. Wobei sie gleichzeitig auch noch den Teamtitel im Sprint Cup für das WRT-Team sicherstellten.

Poker in Sieg umgemünzt

„Einige Tage im Leben eines Teamchefs sind wirklich speziell, und heute ist so ein Tag“, gestand Teamchef Vosse am Sonntag. „Wir haben neben dem Silver Cup auch die Team- und Fahrerwertung im Sprint Cup gewonnen, dazu haben wir die Konkurrenz beim Boxenstopp mit einer riskanten Strategie ausgekontert, weil wir früh auf Slicks wechselten. Dass Charles Weerts diesen Poker dann in der letzten Rennrunde in einen Sieg ummünzt, war natürlich sensationell.“

Die großen Gegenspieler im Titelkampf, die Akkodis-AMG-Piloten Timur Boguslavskiy und Raffaele Marciello, mussten am Samstag nach Platz 7 im ersten Rennen den Fahrertitel abschreiben, beim zweiten Lauf am Sonntag verlor man nach langer Führung in der letzten Runde auch noch den Sieg (und damit den Teamtitel) gegen die WRT-Konkurrenz.

Raffaele Marciello konnte sich immerhin den Gesamttitel in der kombinierten Fahrerwertung der

GTWC: FÜNFTER EVENT SPRINT CUP

ERSTES RENNEN IN VALENCIA (E)

Länge der Strecke: 4,005 km; **Renndistanz:** 35 Runden = 140,175 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Silver	#53	De Pauw/Jean	AF Corse-Ferrari 488 GT3	1:00.05,377 h
2.	Pro	#11	Haase/Gachet	Car Collection-Audi R8 GT3	+0,587 s
3.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 LMS GT3	+1,100 s
4.	Silver	#30	Neubauer/Goethe	WRT-Audi R8 LMS GT3	+3,483 s
5.	Pro	#66	Schothorst/Marschall	Attempto-Audi R8 GT3	+3,883 s
6.	Pro	#12	Drudi/Ghiotto	Car Collection-Audi R8 GT3	+4,564 s
7.	Pro	#89	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis-AMG GT3	+7,336 s
8.	Silver	#87	Stevenson/Drouet	Akkodis-AMG GT3	+8,926 s
9.	Pro	#25	Panis/Niederhauser	Saintéloc-Audi R8 GT3	+9,575 s
10.	Pro	#33	Simmenauer/Mies	WRT-Audi R8 LMS GT3	+10,256 s

GTWC: FÜNFTER EVENT SPRINT CUP

ZWEITES RENNEN IN VALENCIA (E)

Länge der Strecke: 4,005 km; **Renndistanz:** 33 Runden = 132,165 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	1:00.21,814 h
2.	Pro	#25	Panis/Niederhauser	Saintéloc-Audi R8 GT3	+1,967 s
3.	Pro	#89	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis-AMG GT3	+2,067 s
4.	Pro	#11	Gachet/Haase	Car Collection-Audi R8 GT3	+9,254 s
5.	Silver	#90	Perez Companc/Schiller	Madpanda-AMG GT3	+22,264 s
6.	Silver	#159	Maldonado/Kjaergaard	Garage 59-McLaren	+26,702 s
7.	Pro	#112	Lind/Abril	JP Motorsport-McLaren	+30,776 s
8.	Silver	#87	Stevenson/Drouet	Akkodis-AMG GT3	+31,288 s
9.	Silver	#26	Magnus/Baert	Saintéloc-Audi R8 GT3	+34,557 s
10.	Silver	#93	Cheever/Froggatt	Tempesta-AMG GT3	+43,547 s

GT World Challenge (Sprint Cup und Endurance Cup) sichern, außerdem hat der Schweizer in zwei Wochen auch noch gute Titelchancen beim Endurance-Cup-Finale in Barcelona.

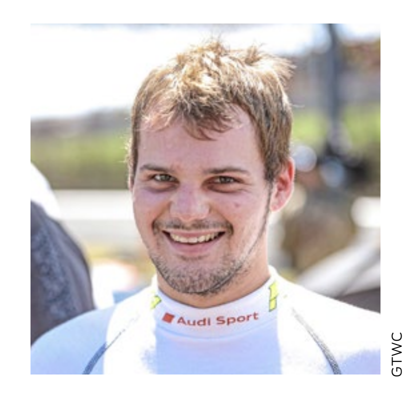
Fakt ist aber auch, dass in Valencia Audi und WRT die großen Abräumer waren: Platz 3 reichte Weerts und Vanthoor, um im ersten Rennen bei warmen und sonnigen Bedingungen am Samstag den Fahrertitel einzufahren. Da konnten sie es verschmerzen, dass die AF-Corse-Ferrari-Piloten Ulysse de Pauw und Pierre-Alexandre Jean ihren zweiten Rennsieg der Saison einfahren konnten – das Duo hatte bereits in Misano den Meistertitel in der Silber-Klasse des Sprint Cups sichergestellt.

Erst der Titel, dann der Sieg

Doch das Ferrari-Duo musste im Finale hart für den Sieg schuften: Beim Pflichtboxenstopp verkürzte der Car-Collection-Audi (#11) den Rückstand auf die späteren Sieger durch einen kurzen Stopp erheblich, 20 Minuten vor Rennende wurde das komplette Feld durch eine zweite Safety-Car-Phase zusammengeschoben.

Trotzdem behielt AF-Corse-Schlussfahrer Jean die Nerven und brachte den zweiten Saisonsieg unter Dach und Fach. „Wir haben die Saison mit einer Pole-Position und einem Sieg begonnen und mit einer Pole-Position und einem Sieg abgeschlossen – besser geht's nicht", freute sich De Pauw nach dem Rennen.

Der Car-Collection-Audi von Christopher Haase und Simon Gachet und das WRT-Duo Weerts und Vanthoor lieferten sich nach dem Restart nur ein moderates Techtelmechtel um Platz 2, denn für die WRT-Piloten hatte die Sicherstellung des Fahrertitels natürlich oberste Priorität.



GTWC

„Das war das perfekte Ende für die lange und erfolgreiche Partnerschaft mit Audi. Übrigens mussten wir noch nie so hart für einen Titel kämpfen wie in diesem Jahr."

WRT-Pilot Dries Vanthoor

Wobei es da im ersten Rennen nicht viel aufzupassen gab: Boguslavskiy und Marciello mussten Lauf eins vom 19. Startplatz in Angriff nehmen, der Russe machte im ersten Stint auch nur wenige Plätze gut. Ein schneller Boxenstopp und eine Serie spektakulärer Überholmanöver durch Mercedes-Superstar Raffaele Marciello sorgte zwar für zahlreiche Positionsgewinne, doch am Ende reichte es nur für Platz 7 – zu wenig, um Weerts und Vanthoor noch vom Sprint-Cup-Titel abzuhalten.

Immerhin drehte Marciello den Spieß im Qualifying für das zweite Rennen am Sonntag um, indem er die Pole-Position holte – dabei schlug der Schweizer den Belgier Vanthoor um eine ganze Zehntelsekunde. Zwei Dinge waren schon vor dem Start zum letzten Saisonrennen im Sprint Cup bemerkenswert: Erstens spielte der am Vortag siegreiche Ferrari von De Pauw und Jean keine Rolle mehr, weil sich der Ferrari nach einem Getriebeproblem im Qualifying mit Startplatz 18 zufrieden geben musste.

Und zweitens war bereits zwei Stunden vor dem Rennstart klar, dass das Wetter ein gewichtiges Wort mitreden würde: Ein gewaltiger Regenschauer hatte die Bahn komplett eingenässt, und es war mehr Regen für das Rennen angesagt – doch dieser Regen sollte nie kommen. Stattdessen fand das Rennen unter abtrocknenden, aber immer noch weitgehend nassen Bedingungen statt, womit die Teams beim Finalrennen viel Spielraum bei der Rennstrategie hatten. Spätestens beim Pflichtboxenstopp musste man entscheiden: Weiter mit Wets oder doch auf Slicks?

Doch bevor es so weit war, zog zunächst Raffaele Marciello seine große Show ab: Der Schweizer distanzierte das Feld unter noch nassen Bedingungen, im Schnitt brummte der Sieger des 24h-Rennens in Spa seinen Verfolgern mehr als eine Sekunde pro Runde auf. Folgerichtig hatte Marciello zur Rennhalbzeit einen unfassbaren Vorsprung von 25 Sekunden herausgefahren.

„Audi-Pilot Charles Weerts hat sich in den letzten drei Jahren deutlich verbessert, das Ergebnis hat man heute beim Finalrennen gesehen."

AMG-Pilot Raffaele Marciello

Beim Boxenstopp entschied sich das Mercedes-Team Akkodis ASP für Regenreifen, WRT setzte als einziges Topteam auf Slicks. Das schien zunächst eine schlechte Entscheidung zu sein, denn Charles Weerts fiel in der Folge bis auf Rang 6 zurück. Markenkollege Aurélien Panis (Saintéloc-Audi #25) machte dagegen mit Regenreifen Jagd auf Timur Boguslavskiy, der in dieser Phase bis zu drei Sekunden pro Runde verlor. „Wäre er nur zwei Sekunden langsamer gewesen, hätte unser Vorsprung in den letzten 25 Minuten gereicht. Aber es waren halt drei Sekunden – er war einfach zu langsam", sagte Teamkollege Marciello.

Das Fahrerlager wartete darauf, dass Panis Boguslavskiy einholte und zum Sieg fuhr, doch da hatte man die Rechnung ohne den Weerts gemacht. Denn als Panis das Heck des Mercedes vor sich hatte, kam er nicht vorbei, auch weil Boguslavskiy seine Position gut verteidigte. Von hinten stürmte derweil Charles Weerts im WRT-Audi heran. Eingangs der letzten Runde lag der slick-bereifte Audi noch deutlich hinter dem Führungsduo – doch Weerts war mit den Slicks allein in der Schlussrunde sieben (!) Sekunden schneller und kassierte sowohl den Saintéloc-Audi als auch den Akkodis-Mercedes.

Das Mercedes-Team verlor Platz 2 noch auf der Zielgeraden und damit auch den Teamtitel. Marciello lobte seinen Widersacher: „Charles Weerts hat sich in den letzten drei Jahren deutlich verbessert, das Ergebnis hat man heute gesehen." Will wohl sagen: Sein Teamkollege Timur Boguslavskiy hat sich nicht im gleichen Maß gesteigert. Das ist doch mal eine Aussage. ■


GTWC

Den ersten Laufsieg in Valencia holte das Ferrari-Duo De Pauw und Jean



GTWC

Akkodis-AMG ging beim Finale leer aus, aber Marciello holte den GTWC-Titel

IMSA/Sportwagen-WM: Lambo-GTP kommt ab 2024 mit V8-Biturbomotor

Lambo-GTP mit V8-Turbo

Die neue Prototypen-Generation aus Amerika, die begrifflich mittlerweile auf das neue Label GTP umgetopft wurde, geht in vier Monaten in Daytona an den Start. Einige Hersteller wie Lamborghini kommen aber erst 2024. Lamborghini hat jetzt neue Motordetails zum GTP-Flitzer bekannt gemacht.

Von: **Marcus Schurig**

Die Frage nach dem Antrieb, also der zentralen Komponente, die im neuen amerikanischen LMDh-/GTP-Konzept wirklich direkt vom Hersteller stammt, ist ein Schlüsselelement im Konstrukt der neuen Topklasse: Eine Ableitung aus der Serie ist erwünscht, aber nicht zwingend notwendig. Große Hersteller wie Porsche oder BMW können auf ehemalige Renntriebwerke zurückgreifen, weil der direkte Markenbezug nicht im Fokus steht. Kleine Hersteller wie Lamborghini müssen zwingend die Brücke zur Motorisierung der Seriensportwagen herstellen, weil sonst niemand das Engagement verstehen würde. Deshalb ist die Ankündigung von Lamborghini, beim kommenden LMDH/GTP einen V8-Biturbo einzusetzen, durchaus bemerkenswert.



LAMBORGHINI

Der Lambo-LMDh nutzt Designmerkmale aus der Serie – wie Y-Scheinwerfer

Lamborghini gab bekannt, der V8-Biturbo werde direkt in der hauseigenen Rennabteilung Squadro Corse aufgebaut. Bisher verfügt nur das Urus-Modell über einen V8-Biturbo aus dem Audi-Regal, und der verfügt über einen Bankwinkel von 90 Grad – wie der projektierte Lambo-Rennmotor. Gut möglich, dass es sich also zumindest beim Motorlayout um eine Audi-Ableitung handelt.

Quellen aus dem VW-Konzern, zu dem auch Lamborghini gehört, verweisen darauf, dass aus Marketingsicht die Verwendung eines SUV-Triebwerks im GTP-Konzept wenig Sinn mache. Deshalb liegt die Spekulation nahe, dass auch der Huracán-Nachfolger, der ab 2025 an den Start gehen soll, über einen V8-Biturbo verfügen wird, womit der 5,2-Liter-V10-Motor ausgedient haben dürfte. Mit dem Konzept ist Lamborghini in guter Gesellschaft: Porsche und BMW setzen ebenfalls auf V8-Biturbo-Motoren, Cadillac nutzt einen V8-Sauger. Lamborghini will das finale GTP-Konzept im Frühjahr 2023 vorstellen und direkt danach in die Testerprobung einsteigen, um ab 2024 in der WEC und der IMSA-Serie an den Start zu gehen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

PEUGEOT BESTÄTIGT MÜLLER

Die Leser von Motorsport aktuell kennen die Story bereits, aber aus Gründen der Vollständigkeit sei es hiermit nochmals bestätigt: Peugeot Sport hat letzte Woche die Verpflichtung von Nico Müller für den Hypercar-Fahrerkader für 2024 bestätigt. Es gilt als ausgemachte Sache, dass der 30-jährige Schweizer bereits beim WEC-Finalrennen in Bahrain Mitte November sein Renndebüt für Peugeot Sport geben wird.

WEC: ROOKIES IN BAHRAIN

Die Sportwagen-WM beschließt die Saison für gewöhnlich mit einem großen Rookie-Test, bei dem talentierte Fahrer die Möglichkeit erhalten, in den Topautos des WM-Starterfeldes Erfahrung zu sammeln. So wird es auch wieder beim Saisonfinale 2022 in Bahrain sein. Der WM-Ausrichter hat für den Rookie-Test, der am Sonntag nach dem WM-Finale (13. November) stattfinden wird, die folgenden Pilotinnen und Piloten bestätigt: Die LMP2-Fahrerin Lilou Wadoux darf das neue Hypercar-WM-Auto testen, Lorenzo Colombo erhält eine Chance in der GTE Pro, Doriane Pin testet im LMP2-Auto und Finn Gehrsitz erhält eine Testchance im GTE AM-Auto. Den Rookies sind beim Test mindestens 30 Runden Fahrerfahrung zugesagt.

KEINE DOPPELSTINT-REIFEN

Erst sollte die Einführung der Doppelstint-Reifen auf der Nordschleife nach hinten verschoben werden, nun ist das Thema wohl ganz vom Tisch. Ebenso das Verbot von Reifenheizdecken und der spezielle RFID-Code zur Identifizierung. Damit sind all die Themen, die zu Beginn der Saison für reichlich Diskussionen gesorgt hatten, wieder vom Tisch.

FORD: LE-MANS-RÜCKKEHR

Ford hat letzte Woche Mittwoch einen ersten Ausblick auf das GT3-Programm mit dem neuen Ford Mustang gegeben, der ab 2024 auf beiden Seiten des Atlantiks zum Einsatz kommen soll. Dabei haben die Amis bestätigt, dass sie erstmals seit dem Ende des Ford-GT-Programms 2019 wieder beim 24h-Rennen in Le Mans an den Start gehen



FORD

wollen. Parallel ist ein Einsatz in der GTD-Pro-Klasse der IMSA-Meisterschaft für herstellerunterstützte Teams geplant. Neben der GT3-Spezifikation sind auch GT4-Autos auf Mustang-Basis in Planung, dazu Einsätze bei den australischen V8 Supercars und in der NASCAR-Serie. Außerdem will Ford einen Mustang-Markenpokal an den Start bringen.

AERO-TESTAREAL IM TUNNEL

Die Firma Aero Research Partners (ARP) hat letzte Woche den 2,7 km langen Catesby-Tunnel südöstlich von Birmingham als Testareal unter anderem für Motorsport- und Serienerprobungen in Betrieb genommen. Der ehemalige Zugtunnel soll primär für Aero-Tests Verwendung finden. Solche Test-Facilities gibt es zwar bereits in Amerika, aber der Catesby-Tunnel ist der erste seiner Art in Europa, der vom Beginn bis zum Ende schnurgerade verläuft. Der Zulieferer Multimatic war der erste Kunde, um Simulationsmodelle und Windkanalergebnisse mit realen Tests im Tunnel zu überprüfen.

H_2-VERBRENNER AB 2026?

Das Interesse der Hersteller an der Einführung von Brennstoffzellen-Antrieben in Le Mans soll abgenommen haben – aber es soll ein starkes Interesse am Einsatz von Wasserstoff-Verbrennern ab 2026 geben.



Beim Saisonabschluss 2023 werden die WM-Asse mächtig Staub aufwirbeln

ROESELER

Rallye-WM

WM-Finale 2023 in Saudi-Arabien

Anfang Oktober soll der FIA-Weltrat den mit Spannung erwarteten WM-Kalender für 2023 absegnen. Zwar feilt der WM-Promoter noch immer am finalen Tourplan, die wesentlichen Eckdaten stehen aber fest.

Von: **Reiner Kuhn**

Trotz zahlreicher Hürden wird der WM-Kalender für die kommende Saison bis auf wenige Details so aussehen, wie von Motorsport aktuell im Frühsommer vorgestellt.

Schon länger steht fest, dass der weltweite Tourplan trotz steigender Logistik-Kosten künftig um eine 14. WM-Rallye aufgestockt und öfter in Übersee Station machen wird. Ebenso zeichnete sich schon im Frühjahr ab, dass die WM-Asse nicht in den europäischen Schlüsselmärkten Frankreich (keine Bewerbung), Vereinigtes Königreich (irische Bewerbung vom britischen Verband nicht unterstützt) und Deutschland (ADAC-interne Schwierigkeiten) driften werden. Der Saisonbeginn beginnt traditionell mit den Winter-Rallyes in Monte Carlo (19.–22.1.2023) und Schweden (9.–12.2.2023). Im März soll es nach zweijähriger Pause erstmals wieder nach Mexiko gehen. Als zweiter Lauf auf amerikanischem Boden ist für 2023 Chile gesetzt. Da aufgrund der komplexen Transportlogistik eher drei als zwei Wochen benötigt werden, wird intensiv geprüft, erst im September in Südamerika zu fahren und dafür auf einen sechsten Überseelauf in Neuseeland zu verzichten. Der Vorteil: Neben Portugal wäre mit Spanien nicht nur eine zweite Runde auf der Iberischen Halbinsel im Programm, sondern neben Kroatien und Japan ein weiterer Asphaltlauf.

Die Terminplan dürfte wohl so aussehen: Nach dem ersten Schotterlauf in Mexiko (März) folgt der Asphaltritt in Kroatien (April), bevor es bis Anfang Oktober auf losem Untergrund weitergeht, angefangen in Portugal (Mai) über Sardinien (Juni), den afrikanischen Klassiker in Kenia (Juli), in Estland (Juli) sowie beim Sommer-Highlight in Finnland (August). Noch offen ist, ob es im September nach Chile oder doch wie ursprünglich geplant nach Neuseeland geht. Im Herbst folgen wie in dieser Saison die Asphaltläufe in Spanien (Oktober) und Japan (November).

Novum in der 51. WM-Saison: Erstmals wird die Rallye-WM auch im Mittleren Osten gastieren und Saudi-Arabien als 36. Land im WM-Kalender vertreten sein. Das Besondere: Durch die als Startort der Rallye Dakar und durch den Formel-1-Grand-Prix bekannte Hafenstadt Dschidda wird die kommende Saison aufgrund der Aufstockung über volle zwölf Monate gehen und Mitte Dezember enden – eine Herausforderung nicht nur für die Werksteams, sondern auch und gerade für die WRC2- und WRC3-Akteure. ■

Rallye-WM

Toyota-Teilzeitfahrer Lappi ist fünf Monate raus

Umdenken bei Toyota. Beim finalen Heimspiel in Japan wird man nur mit drei Werkswagen plus Lokalheld Takamoto Katsuta antreten. Damit endete – anders als ursprünglich geplant – Esapekka Lappis WM-Saison in Griechenland.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor der Abreise nach Neuseeland bestätigt Toyota, was MSa-Leser schon seit Juni wissen: Noch-Weltmeister Sébastien Ogier wird bei den restlichen WM-Läufen im dritten Werksauto sitzen. Der 38-jährige Franzose blickt trotz Kunstpause selbstbewusst voraus: „Nach intensiven Jahren habe ich die Sommerpause mit meiner Familie sehr genossen. Um ehrlich zu sein, war es aber genauso schön, beim Test letzter Woche wieder im Yaris zu sitzen. Auch wenn die anderen Fahrer mehr Zeit hinterm Steuer verbrachten, reise ich zuversichtlich nach Neuseeland." Dem nicht genug, wird Ogier auch bei den folgenden Asphaltläufen in Spanien und Japan neben WM-Leader Kalle Rovanperä und Elfyn Evans antreten. „Zuerst geht es darum, dem Team zu helfen, die WM-Titel zu holen. Dabei macht es Sinn, bei beiden Läufen im Auto zu sitzen, um für die für Toyota so bedeutende Rallye Japan bestmöglichst vorbereitet zu sein."

Des einen Freud, des anderen Leid: Auch wenn Esapekka Lappi bei seiner Rückkehr ins Toyota-Team wusste, dass er den dritten Yaris Rally1 mit einem achtmaligen Weltmeister teilen muss, hatte er sich insgeheim mehr als nur sieben WM-Starts erhofft und ist überrascht, dass der eher reisemüde Ogier alle drei Überseeläufen bestreitet. Lappis Bilanz: sieben Starts, 58 WM-Zähler und drei dritte Plätze. Zwei Fahrfehler und technische Probleme vereitelten Größeres. Der 31-jährige Finne gibt sich dennoch dankbar. „Das Wichtigste für mich war, dass ich diese Saison in die Topliga und zu Toyota zurückkehren konnte." Die Hoffnung, dass Toyota beim Heimspiel auch für ihn einen Werkswagen im Gepäck hat, ist nun geplatzt. Lappi wird nur für die Streckenbesichtigung nach Japan reisen. Da Ogier gewillt scheint, sich bei der Monte für die knappe Niederlage gegen Dauer-Rivale Loeb zu revanchieren, müsste Lappi bis zur Rallye Schweden 2023 fünf Monate pausieren – und soll dann sofort wieder Punkte liefern. ■



ROESELER

Esapekka Lappi und Janne Ferm: Ziemliche Beule im Einsatzplan


Mit dem elektrifizierten Hyundai-Chassis hat das Grönholm-Team endlich Tritt gefasst

RED BULL

Serie gestoppt

Johan Kristoffersson war bisher der Einzige, der in der neuen Königsklasse der elektrischen Supercars gewinnen konnte. In Portugal fand der Durchmarsch nun ein Ende.

Von: **Sven Kopf**

Arne Dierks von der Rallycross Promoter GmbH zeigte sich schon in Riga voller Vorfreude auf das Rennen in Portugal: „Es ist wirklich beeindruckend, mit welchem Enthusiasmus die Portugiesen ihre Rennstrecke vorbereiten und einem bis ins kleinste Detail erklären, wie sie die Schotterpassagen präparieren“, sagte er. Seine gute Laune wurde nicht getrübt, nach der durchasphaltierten Piste in Lettland gab es in Montalegre endlich mal wieder richtig Schotter zum Driften und Stauben. Zudem wurde die Jokerlap verlegt, die dort nie besonders reizvoll war. Nun wurde eine enge, tiefe Schotter-Schikane in den Kurs eingebaut, anstelle einer asphaltierten Parallele zur ersten Kurve, wie es zuvor ausgestaltet war.

Der Samstag bot nahezu keine Veränderungen im Vergleich der bisherigen Saisonrennen. Volkswagen lag mit Kristoffersson ungefährdet vorn, das Team Hansen mühte sich anfangs, eine passende Abstimmung zu finden und versuchte dennoch mit allen Tricks und Kniffen, diese Dominanz zu brechen, dahinter balgte sich der Rest um die Krumen. Das Finalergebnis wurde dann auch fast eine Kopie des Rennens in Riga mit dem Unterschied, dass es mit Timmy nur einer der Gebrüder Hansen aufs Podium geschafft hatte.

Seltenes Foul

Am Sonntag wendete sich das Blatt. Timmy Hansen rasierte im Finale von der Außenbahn das Feld und setzte sich nervenstark an die Spitze des Feldes, Kristoffersson folgte, während Niclas Grönholm sofort die Jokerlap aufsuchte, um danach freie Fahrt zu haben. Bereits in Runde zwei witterte Kristoffersson eine Chance, die keine war. Er täuschte außen an und zog dann nach innen, kollidierte jedoch mit Timmy Hansen, den es vorübergehend in den Fangsand katapultierte. Der vermeintliche Sieger Kristoffersson war schon auf dem Weg zur Siegerehrung, als ihn die Nachricht ereilte, dass die Rennleitung ihm für die Aktion gegen Hansen eine Zehn-Sekunden-Strafe aufgebrummt hatte. Er rutschte ab auf Position 5, Niclas Grönholm erbte den Sieg.

Mit Klara Andersson stand die erste Dame überhaupt auf dem Podest einer Rallyross-Weltmeisterschaft. Für die 22-Jährige ein tolles Ergebnis, schließlich war es erst ihr drittes Rennwochenende bei den elektrischen Supercars. Die Schwedin verhagelte mit ihrem wehrhaften Auftritt dem Deutschen René Münnich (Seat) seinen ersten Finaleinzug. Mit dem Erfolg ihres Teamkollegen Niclas Grönholm scheint die Truppe nun den richtigen Dreh gefunden zu haben. „Wir hatten bisher eine harte Saison, aber wir scheinen endlich auf einem guten Weg zu sein – hoffentlich können wir das so weitermachen“, sagt ein zufriedener Niclas Grönholm. Die Meisterschaft würde nur davon profitieren, wenn wieder jeder jeden schlagen könnte.

Nebenbei wurden vorzeitig noch zwei Europameister gekürt. Bei den Verbrenner-Supercars sicherte sich Anton Marklund (Hyundai) (übrigens in einem Vorjahres-Hyundai aus dem Grönholm-Rennstall) seinen dritten EM-Titel, und bei den 1600ern holte der siebzehnjährige Kobe Pauwels mit einem Audi A1 des deutschen Teams Volland Racing den Titel. ■


RED BULL

Timmy Hansen: Erst fehlte Speed, dann ein Rad


RED BULL

Klara Andersson: Erste Frau auf dem WM-Podium


RED BULL

Anton Marklund sichert den EM-Titel

PORTUGAL 1 (17.09.2022)

4. von 11 Läufen, Samstag

1.	Kristoffersson	Volkswagen RX1e
2.	Veiby	Volkswagen RX1e
3.	T. Hansen	Peugeot 208 RX1e
4.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
5.	Bergström	Volkswagen RX1e

PORTUGAL 2 (18.09.2022)

5. von 11 Läufen, Sonntag

1.	Grönholm	PWR RX1e
2.	Veiby	Volkswagen RX1e
3.	Andersson	PWR RX1e
4.	T. Hansen	Peugeot 208 RX1e
5.	Kristoffersson	Volkswagen RX1e

WM-STAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	91 Punkte
2.	Ole-Christian Veiby	70
3.	Timmy Hansen	66
4.	Kevin Hansen	62
5.	Niclas Grönholm	60
6.	Klara Andersson	52
7.	Gustav Bergström	50
8.	René Münnich	44

WM-STAND TEAMS

1.	Kristoffersson Motorsport	161 Punkte
2.	Hansen World RX Team	128
3.	Construction Equipment Dealer Team	112

Olympia-Rallye 1972

Der Testfall

Blaue Reiter: Nicolas/Todt sicherten mit der A110 1800 den einzigen Alpine-Erfolg des Jahres

MCKLEIN

Bei den Olympischen Sommerspielen 1972 präsentierte sich Deutschland als Gastgeber weltoffen und freundlich. Im Windschatten der Spiele bestand die deutsche Rallyeszene ihre internationale Reifeprüfung. Aber die Olympia-Rallye blieb ein One-Hit-Wonder.

Von: **Dirk Johae**

Konnte das gut gehen? Aus drei mal drei Meter großen Acrylglasplatten wurde eine 74 800 Quadratmeter große, transparente Zeltdachkonstruktion errichtet. Sie erstreckt sich vom Olympiastadion über große Teile des Parks. Beteiligt an der Planung und dem Bau waren Architekten gleich mehrerer Büros. Heute steht die spektakuläre Dachkonstruktion unter Denkmalschutz und ist ein Wahrzeichen von München.

Als architektonische Meisterleistung von internationalem Rang steht sie sinnbildlich für diese Spiele. Die Bundesrepublik präsentierte sich als modernes, gastfreundliches Land. Mit Pastelltönen als Erkennungszeichen vermieden diese Spiele die martialische Militärmarsch-Attitüde der Vergangenheit.

Neuer Schwung

Getragen wurde das Konzept durch viele begeisterte Bundesbürger, die sich von dem neuen Gemeinschaftsgefühl anstecken ließen. Von der Stimmung ließ sich auch die deutsche Rallyeszene infizieren, die bis dahin ein Mauerblümchen-Dasein fristete. Eine Veranstaltung von internationalem Format sollte für neuen Schwung sorgen. Da kamen die Olympischen Spiele mit ihren Sportstätten vom Kieler Ortsteil Schilksee im hohen Norden bis in die südlichste Landeshauptstadt ganz recht.

> „Man sieht in der Olympia-Rallye den Testfall, der über das Ende oder die Zukunft einer Rallye internationalen Formats in Deutschland entscheidet.“
>
> Hans Schwägerl



IMAGO

Wahrzeichen: Kühne Dachkonstruktion über dem Olympiastadion

In einem Mammutunternehmen sollte zwischen diesen beiden Orten eine Rallyestrecke gespannt werden. Die Gesamtdistanz betrug letztlich 3500 Kilometer, davon 632 Kilometer als Prüfungen (insgesamt 62) auf Best- oder Sollzeit.

Die größten Hürden mussten die Organisatoren um „Fahrtleiter“ Hans Schwägerl in der insgesamt zweijährigen „Rallye vor der Rallye“ nehmen. Allein 130 Behörden-Konferenzen bestritt der Oberfranke. Dazu kamen Hunderte von Schreiben an Entscheidungsträger. „Wenige Tage vor dem Start erklärten höchste Stellen, man sehe in der Olympia-Rallye einen Testfall, der über das Ende oder die Zukunft einer Rallye internationalen Formats auf deutschen Straßen entscheidet“, berichtete er.

Als wäre das Riesen-Format nicht schon herausfordernd ge-

wesen. Ohnehin war diese Olympia-Rallye nur zu stemmen, weil erstmals der AvD und der ADAC gemeinsam an einem Strang zogen: „Die einander nicht immer wohlgesinnten Freunde und Helfer bundesdeutscher Autofahrer fanden sich unter dem Vorzeichen Olympia gar in einer konzertierten Aktion Olympia-Rallye", wie Helmut Luckner in auto motor und sport süffisant anmerkte.

Teilnehmer-Rekord

Die Rallyeteams kamen in Scharen, einige internationale Topstars und eine riesige Zahl deutscher Teams. Insgesamt 307 Teams ergatterten einen Platz. Laut AvD-Sportpräsident Fritz Huschke von Hanstein hatten sich noch weit mehr beworben.

Die italienischen Topteams zeigten der Rallye im Zeichen der fünf Ringe allerdings die kalte Schulter. Weder Lancia mit dem Monte-Sieger Sandro Munari noch Fiat mit dem angehenden Europameister Raffaele Pinto mochten die Reise über die Alpen auf sich nehmen. Lancia-Rallyeleiter Cesare Fiorio benannte einen klaren Grund: „Zu viele Schotteretappen werden auf Sollzeit gefahren – unsere Stars stehen auf Bestzeit." Tatsächlich gab es für viele Prüfungen auf losem Untergrund Sollzeiten.

Die geforderten Zeiten waren allerdings so knackig gesetzt, dass selbst diese Prüfungen so manchen Favoriten aussiebten. Gleich die dritte Prüfung der gesamten Rallye mit dem bezeichnenden Namen „Teufelsküche" kehrte die beiden Werks-Escorts aus dem Klassement. Auf einer durch den Regen schmierigen Lehmpassage rodelte zunächst Rundstreckenspezialist Dieter Glemser von der Strecke. Hannu Mikkola wurde ebenfalls ein Opfer dieser Piste. Der Finne schleppte sich zwar nach einem Donnerwetter von Einsatzleiter Bill Barnett noch durch die nächste Prüfung. Dort sorgte aber das nach Freiheit strebende rechte hintere Rad samt Halbachse für das vorzeitige Aus.

Der zwischenzeitlich führende Bernard Darniche fand dagegen trotz eigentlich intakter Alpine nicht den Weg zurück auf den Olympia-Pfad. In der Prüfung Ebern hatte er eine Steinplatte in einer Kurveninnenseite übersehen.

Lange Ausfallliste

Doch fiel das französische Werksteam ausgerechnet dem fehlenden Gemeinschaftssinn zum Opfer, der diese Rallye erst möglich gemacht hatte. Weder Sportwarte des nahen Postens noch vorbeifahrende Mitstreiter halfen, um die normannische Kunststoff-Flunder aus der lähmenden Rückenlage zu befreien. So gehörten Darniche/Mahé zu den vielen Ausgefallenen. Auch Walter Röhrl reihte sich mit einem Pleuellagerschaden am Capri RS ein. Aber sein internationaler Durchbruch war da bereits besiegelt. Ähnlich wie bei Jean Ragnotti, der in einem Gruppe-1-Ascona Gesamt-Dritter wurde. ■

GESAMTWERTUNG

	Fahrer/Beifahrer	Auto	Strafpunkte
1.	Jean-Pierre Nicolas/Jean Todt	Alpine-Renault A110 1800	16.328,6 (134,9)
2.	Anders Kulläng/Donald Karlsson	Opel Ascona 1,9 SR	17.466,5
3.	Jean Ragnotti/Jean-Pierre Rouget	Opel Ascona 1,9 SR (1.Gr 1)	17.974,0
4.	Rainhard Hainbach/Wulf Biebinger	BMW 2002 ti	18.090,5
5.	Gerd Behret/Willi-Peter Pitz	Porsche 911 S	18.288,5
6.	Detlef Mühleck/Siegfried Zepfel	Porsche 911 S	18.315,3
7.	Sylvia Österberg/Inga-Lill Edenring	Opel Ascona 1,9 SR	18.630,0
8.	Rainer Zweibäumer/Günther Schons	BMW 1602	18.667,1
9.	Henri Greder/Christian Delferrier	Opel Ascona 1,9 SR	18.686,9
10.	Lars Carlsson/Egil Moreite	Opel Ascona 1,9 SR	18.944,0

DIE RALLYE

Olympiarallye, 14. bis 19.8.1972, Lauf zur Rallye-EM (Koeff. 3)

Wetter:	wechselhaft
Distanz:	3500 Kilometer, davon 632 WP-Kilometer (Best- und Sollzeit)
Gestartet:	307
Gewertet:	145
Führungswechsel:	6
WP-Bestzeiten:	Darniche 19, Röhrl und Nicolas 11, Fall 7, Warmbold 6, Kulläng 2, Mikkola, Eriksson, Hainbach, Ottensmann, Mühleck und Richter je 1


MOTORSPORT-IMAGES

Internationaler Durchbruch: Walter Röhrl im Ford Capri RS



BMW GROUP ARCHIV

BMW-Desaster: Wie Aaltonen/Davenport im 3,0 CSL fallen alle aus


MOTORSPORT-IMAGES

Rallye-Volksfest: Die Olympia-Rallye setzt Maßstäbe


MOTORSPORT-IMAGES

Ein Durchbruch auch für „Jumbo" Nicolas: Glücklicher Sieger mit Jean Todt



Chris Buescher erlöste sich und das RFK-Team mit seinem Sieg in Bristol

MOTORSPORT IMAGES

RFK feiert Premiere

Chris Buescher (Ford) feierte in Bristol seinen ersten Saisonsieg – und damit auch die Victory-Lane-Premiere für das umfirmierte Team Roush Fenway Keselowski (RFK). Vier andere Fahrer mussten derweil ihre Titelambitionen beerdigen.

Von: **Michael Bräutigam**

Auch im dritten Playoff-Rennen war somit ein „Spoiler" letztlich der Sieger und keiner der Titelanwärter. Die RFK-Truppe war beim Nachtrennen von Bristol zum ersten Mal voll bei der Musik. Der seit diesem Jahr Co-Teambesitzer Brad Keselowski holte in der ersten Stage den ersten Stage-Sieg für die neue Allianz. Die eigenen Siegchancen gingen jedoch verloren, als ihn in der 414. von 500 Runden in Führung liegend ein Reifenschaden ereilte.

Mit Chris Buescher war aber auch der zweite Fahrer des Teams bestens unterwegs. Beim letzten Stopp entschied sein Crewchief Scott Graves, nur zwei neue Reifen aufziehen zu lassen, was ihm die Führung bescherte. Obwohl die Konkurrenz vierfach neu bereift war, hielt Buescher die Spitze und beendete seine 222 Rennen andauernde Sieglos-Serie. Sein erster und bis zum letzten Samstag einziger Cup-Sieg datierte vom Pocono-Rennen 2016, das wegen Regens abgebrochen worden war. So gesehen war es also Bueschers erster „echter" Sieg im NASCAR-Oberhaus.

Pech für Busch und RCR

Das Rennen in Bristol war gleichzeitig auch das letzte in der ersten Playoff-Runde. Im dritten Rennen der Round of 16 konnte wieder keiner der Playoff-Fahrer gewinnen, was für den ersten Cut noch mehr Spannung bedeutete. Denn vier der 16 zuvor im Titelrennen befindlichen Piloten mussten ihre persönliche Jagd auf die Meisterschaft beenden.

Zum größten Pechvogel avancierte Kyle Busch. Der hatte beim Playoff-Auftakt in Darlington einen Motorschaden, dazu einen Dreher in Kansas (P26) und stand entsprechend unter Zugzwang. Nachdem er in den ersten beiden Stages insgesamt 14 Zähler gesammelt hatte, sah es gut aus – doch ein erneuter Motorschaden ließ ihn letztlich um zwei Punkte am Weiterkommen scheitern.

Auch Tyler Reddick fehlten nur zwei Punkte auf Daytona-500-Sieger Austin Cindric, und er war ähnlich gebeutelt. Nach einem von Daniel Suárez ausgelösten Massencrash war sein RCR-Chevy massig beschädigt, wurde repariert und lief auf P25 ein, was um zwei Positionen nicht reichte. Auch Teamkollege Austin Dillon wurde in den Crash verwickelt und schied aus den Playoffs aus. Kevin Harvick hätte nur ein Sieg gerettet – doch ein loses Rad beim Boxenstopp kostete auch diese Mini-Chance. ■

NASCAR CUP SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
29. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chris Buescher (USA)	Ford
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	William Byron (USA)	Chevrolet
4.	Christopher Bell (USA)	Toyota
5.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
6.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
7.	A.J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
8.	Cole Custer (USA)	Ford
9.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 29 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	3040 Punkte
2.	Logano (Ford)	3025
3.	Chastain (Chevrolet)	3020
4.	Larson (Chevrolet)	3019
5.	Byron (Chevrolet)	3015
6.	Hamlin (Toyota)	3013
7.	Bell (Toyota)	3013
8.	Blaney (Ford)	3013
9.	Briscoe (Ford)	3009
10.	Bowman (Chevrolet)	3007

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: FINALE DER REGULAR SEASON

Mit seinem dritten Sieg in Folge hat Noah Gragson (Chevrolet/JR Motorsports) in Bristol seinen perfekten Endspurt in der Regular Season beendet. Punktbester nach den ersten 26 von insgesamt 33 Rennen war jedoch A.J. Allmendinger (Chevrolet/Kaulig Racing), womit er auch der erste „Meister" des Jahres ist. Allmendinger war auch schon im vergangenen Jahr nach der Regular Season vorn, schaffte es ins Finale, wurde aber doch nur Gesamt-Vierter. Durch die während der bisherigen Rennen gesammelten Zusatzpunkte geht Gragson als Tabellenführer in die Playoffs. Dahinter folgen Ty Gibbs, Josh Berry und Allmendinger.

TRUCK SERIES: DER ERSTE FINALIST IST FIX

Während in der zweiten Liga erst die Regular Season zu Ende ging, ging es bei den Trucks potenziell schon um den ersten Final-Platz für die Titelanwärter. Weil in Person von Ty Majeski (Toyota/ThorSport) ein Playoff-Fahrer in Bristol gewann – übrigens sein erster Saisonsieg – trat dieser Fall auch ein. Wer mit Majeski in Phoenix um den Titel fährt, entscheidet sich bei den kommenden Rennen in Talladega und Homestead. Tabellenführer ist Chandler Smith (Toyota/Kyle Busch).

CUP SERIES: KYLE BUSCH ZUM CHILDRESS-TEAM

Nach dem Beginn der Cup-Karriere bei Hendrick Motorsports und danach 15 Saisons mit Joe Gibbs Racing (seit 2008) wird Kyle Busch zum kommenden Jahr den Arbeitgeber wechseln. Er dockt bei Richard Childress Racing an, wo er die Startnummer 8 von Tyler Reddick übernimmt. Reddick wird im letzten Jahr vor seinem Wechsel zu 23XI Racing ein neues, drittes Auto von RCR pilotieren. Im gleichen Zuge wurde auch Austin Dillon für ein weiteres Jahr in der Nummer 3 bestätigt.



TCR Italien

Meister im Chaos-Finale



Furioses Finale: Niels Langeveld drehte das Titelrennen noch zu seinen Gunsten

ACI SPORT/TCR ITALY

Niels Langeveld ist Meister der aktuell stärksten nationalen TCR-Serie. Der Niederländer drehte mit seinem Target-Hyundai im chaotischen Finale der TCR Italien in Vallelunga noch das Titelrennen.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon im Qualifying gerieten Langeveld und der als eigentlich klarer Tabellenführer angereiste Salvatore Tavano (Cupra) aneinander. Eine Strafe sprachen die Stewards zwar nach dem Kontakt nicht aus, doch der Zwischenfall zeigte, dass alles für ein hitziges Finale angerichtet war.

Langeveld hatte sich die Pole-Position gesichert, Tavano startete nur von P11. Für den Target-Piloten ging es danach zum Sieg, auch wenn er neben einem Ausrutscher auch zwei Safety-Car-Phasen überstehen musste.

Tavano hatte mit P4 vermeintlich Schadensbegrenzung betrieben. Sein Vorsprung schrumpfte auf nurmehr 14 Punkte. Durchs Reversed Grid würde die beiden Rivalen aber nur drei Startplätze im Sonntagsrennen trennen – P8 für Langeveld, erneut P11 für Tavano. Doch die Stewards sahen sich die Aufholjagd Tavanos vom Samstag noch mal genauer an und sprachen für eine Kollision eine nachträgliche Zehn-Sekunden-Strafe aus, die ihn auf P14 zurückfallen ließ. Statt 14 Punkten Vorsprung hatte der Italiener nun derer zehn Rückstand.

Von Italien nach Sachsen

Der letzte Sieg des Jahres ging an Felipe Fernández (Audi), doch dieser war angesichts der wilden Raufereien hinter ihm eher Nebensache. Die Titelentscheidung fiel, als Tavano in einem der wilden Zweikämpfe nach Kollision in der „Curva Grande“ abflog und in der Streckenbegrenzung landete. Langeveld war damit Meister, ließ es sich aber nicht nehmen, munter im Kampf um P3 mitzumischen, den er letztlich auch für sich entschied.

Am kommenden Wochenende ist Langeveld schon wieder im Einsatz. Vier Jahre nach seinem letzten Start in der ADAC TCR Germany startet er am Sachsenring. Dort ersetzt er den verhinderten Vincent Radermecker in einem der Maurer-Holden. ■

TCR Südamerika

Erster Toyota-Sieg

Kaum homologiert und schon ein Gewinner: In Buenos Aires gelang dem Toyota Corolla sein erster Sieg in der TCR-Kategorie.

Am Steuer des hierzulande als Serienfahrzeug nicht erhältlichen Stufenheck-Corollas saß mit Jorge Barrio ein bekannter Name des argentinischen Tourenwagensports. Trotz seiner erst 18 Jahre konnte er im Vorjahr Meister der TC2000 werden und bescherte nun Toyota den ersten TCR-Sieg. Dahinter landeten Juan Angel Rosso (Honda) und der in der WTCR aktuell arbeitslose Santiago Urrutia (Lynk & Co), der in Buenos Aires für Pablo Otero einsprang.

Im actionreichen zweiten Lauf triumphierte dann Raphael Reis (Cupra). Gabriel Lusquiños (Audi) sorgte auf P2 für einen brasilianischen Doppelsieg, Fabricio Pezzini (Lynk & Co) komplettierte das Siegerpodest. Letzterer ist vor dem Finale in San Juan (8./9. Oktober) auch Tabellenführer. Er hat 43 Punkte Vorsprung vor Rosso. Maximal können 91 Punkte pro Event erreicht werden. ■ MBR



TCR SOUTH AMERICA

Erster Sieg: Der Toyota Corolla TCR mit Jorge Barrio am Steuer

TCR Australien

Große Regenshow

Beim vorletzten Event der TCR Australien ging es wie gewohnt hoch her. Auch weil in Sandown der Regen mitmischte und drei Sieger hervorbrachte.

Der erste Lauf ging an Peugeot-Pilot Aaron Cameron, der sich von Startplatz 2 gleich an die Spitze schob und diese dann verteidigte.

Im zweiten Durchgang revanchierte sich Ben Bargwanna (Audi) bei seinen Mechanikern, die nach einem Crash im Training viel Arbeit hatten, mit seinem ersten Sieg in der Serie. Dabei profitierte er davon, dass Jordan Cox (Peugeot) in der letzten Runde in Führung liegend mit Aquaplaning von der Strecke rutschte.

Und auch im dritten Rennen von Sandown jubelte ein Audi-Pilot: Ex-Meister Will Brown gewann knapp vor Michael Caruso (Alfa Romeo) und hat damit im Titelrennen zumindest weiter Außenseiterchancen. Tabellenführer ist nach wie vor Tony D’Alberto (Honda), der in Sandown erneut dreimal in die Top 5 fahren konnte. ■ MBR



TCR AUSTRALIA

Enge Duelle auf regennasser Strecke: Die TCR Australien in Sandown

Porsche Supercup

Pereira am Ziel der Träume

Dylan Pereira hat es geschafft: In Monza krönte sich der Luxemburger vom Team BWT Lechner Racing erstmals zum Meister des Porsche Supercups.

Von: **Michael Bräutigam**



PORSCHE

Das Team BWT Lechner Racing räumte im Supercup groß ab und holte Titel in Fahrer-, Team- und Rookie-Wertung

Pereira, der als Tabellenführer nach der langen Sommerpause in Spa angereist war, legte in Belgien den Grundstein für den Titel. Mit einem klaren Start-Ziel-Sieg vor Larry ten Voorde (Team GP Elite) und seinem bis dahin härtesten Titelrivalen Laurin Heinrich (SSR Huber Racing) schaffte er sich ein kleines Polster. Das baute er eine Woche später in Zandvoort weiter aus. Während Morris Schuring den für sich und das CLRT-Team ersten Supercup bejubelte, kämpfte Pereira sich auf P2 und hatte damit eine fast komfortable Tabellensituation: Pereira 137 Punkte, ten Voorde 119, Heinrich 117.

Aber das Finale hatte es noch mal in sich. Bastian Buus (BWT Lechner Racing), der bereits in Zandvoort den Rookie-Titel perfekt machen konnte, stürmte zum zweiten Saisonsieg.

Heinrichs Titelhoffnungen waren de facto schon nach wenigen Metern zerstört. Er wurde ins Kiesbett der Curva Biassono gedrängt, rettete am Ende aber sechs Punkte und damit noch um einen Zähler den dritten Tabellenrang vor Bastian Buus.

Pereira musste also nur noch ten Voorde im Blick haben und kam auch vor diesem ins Ziel. Fürs Abkürzen der Roggia-Schikane setzte es zwar noch eine Strafe und ten Voorde wurde durch eine weitere Strafe (für Lechner-Pilot Harry King) sogar auf Platz 2 befördert, doch am Ende brachte Pereira zehn Punkte Vorsprung durch und ist erstmals Supercup-Champion.

„2020 haben wir den Titel um ein paar Punkte verpasst, 2021 war das Glück nicht auf meiner Seite, aber dieses Jahr haben wir es endlich geschafft. Ich bin wirklich happy“, freute sich der Luxemburger sichtlich.

Sein Lechner-Team gewann souverän – und vorzeitig – die Teamwertung, Roar Lindland (Pierre Martinet by Alméras) zum vierten Mal den Pro-Am-Titel. ■

BMW M2 Cup

Rallye-Ass gegen Jungstar

Der Titelkampf im BMW M2 Cup ist in diesem Jahr ein Duell zwischen dem dreifachen DRM-Meister Fabian Kreim und dem jungen Niederländer Maxime Oosten. Aktuell hat Kreim die Nase vorn.

Von: **Michael Bräutigam**



BMW M2 CUP

Das Titel-Duell: Fabian Kreim (#43) führt, Oosten (#54) ist in Lauerstellung

Noch zwei Events und vier Rennen stehen im zweiten Jahr des BMW-Markenpokals aus. Der Kampf um den Titel könnte dabei kaum spannender sein. Auf der einen Seite Fabian Kreim, der beim Auftakt am Lausitzring mit einem Doppelsieg gleich mal seine Ambitionen aufzeigte. Am Norisring schlug dann Maxime Oosten in gleicher Manier zurück: Zweimal stand der erst 18-jährige Niederländer auf dem obersten Platz des Siegertreppchens, Kreim konnte mit den erneut starken Plätzen 2 und 3 aber die Tabellenführung verteidigen.

Am Nürburgring fiel einer der beiden Läufe dem samstäglichen Nebel zum Opfer, am Sonntag holte Oosten den dritten Sieg in Folge und verkürzte den Abstand in der Tabelle weiter. In Spa schlug das Tabellen-Pendel sogar nach dem Samstagsrennen zugunsten des Youngsters aus. Der vierte Sieg in Folge bedeutete nicht nur Serien-Rekord, sondern auch die Tabellenführung.

Kreim, am Vortag Dritter, stand im zweiten Spa-Rennen ganz oben. Dabei profitierte er davon, dass Oosten und Bart Horsten im Kampf um die Führung kollidierten. Der direkt dahinter fahrende Rallye-Spezi fuhr vorbei und war nach Saisonsieg Nummer 3 wieder Leader. Oosten fuhr aus dem Hinterfeld noch vor bis auf P8. Vor dem Saison-Endspurt liegen neun Punkte zwischen den beiden Rivalen: 136 zu 127 für Kreim.

In der Rookie-Wertung sieht es ähnlich eng aus: Hier führt Lorenz Stegmann mit 116 Punkten, wird aber von den punktgleichen Bart Horsten und Michal Makeš (je 106) dicht verfolgt. ■

GTC Race

Audi ungeschlagen

Vier von fünf Events im GTC Race sind gelaufen. Und es zeigt sich in diesem Jahr: Wer siegen will, muss einen Audi fahren.

Von: **Michael Bräutigam**

Es dauerte bis zum insgesamt vierten Saisonlauf, ehe ein Vertreter einer anderen Marke überhaupt das Gesamt-Podium erreichen konnte. In Oschersleben gingen die Siege an Jusuf Owega und Max Hofer. Am Lausitzring dann an Robin Rogalski und Luca Engstler. Just in diesem vierten Rennen war es dann DTM-Meister Maximilian Götz, der den SpaceDrive-Mercedes hinter Engstler und Markus Winkelhock auf P3 pilotierte.

Auch am Nürburgring und in Assen gingen die Audi-Festspiele weiter: In der Eifel setzten sich Finn Zulauf und Max Hofer durch, in den Niederlanden sicherten sich Rogalski Saisonsieg Nummer 2 und Hofer sogar schon seine Nummer 3.

In der Gesamttabelle ergibt sich vor dem Finale in Hockenheim (1./2. Oktober) bei aller Dominanz ein extrem enges Bild: Nach acht von zehn Rennen führt Finn Zulauf mit 26,25 Punkten knapp vor Heiko Neumann mit 26,08 Punkten. Der Mercedes-Pilot aus der AM-Wertung fährt dort Erfolg um Erfolg ein und ist deshalb im Rennen um die „große" Meisterschaft. Dahinter sind auch Hofer (25,83) und Rogalski (24,58) noch ganz nah dran.

In der GT4-Wertung führt Julian Hanses (Mercedes) recht deutlich, sein erster Verfolger Rick Bouthoorn (KTM) liegt schon sechs Punkte zurück. Im GTC60 führt Carrie Schreiner (Mercedes) die Profi-Wertung an. ■



GTC RACE

Die GTC-Saison 2022 wird von den Audi-Piloten dominiert

STT H&R Cup

Alzen nur fast perfekt

Zehn Rennen, neun Siege: Uwe Alzen ist auf dem besten Weg, seinen dritten STT-Titel in Folge einzufahren. Nur ausgerechnet Bruder Jürgen spuckte ihm einmal in die Suppe.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach der mit Ralf Glatzel geteilten Meisterschaft 2020 und dem Durchmarsch im Jahr darauf deutet auch heuer nichts darauf hin, dass Uwe Alzen zu schlagen sein könnte. Zum einen fehlt ihm die Konkurrenz in der Division 1. Nur Jürgen Alzen war mit seinem über 700 PS starken Eigenbau-Ford GT am Nürburgring einmal Sieger – und zwar, weil Uwes Audi R8 LMS einen Reifenschaden erlitt, weit zurückfiel, am Ende aber dank Safety Car und Gegner-Strafe immerhin noch P2 holte.

Zum anderen sammeln die Gegner in den Divisionen 2 und 3 zu wenige Punkte. Glatzel ist nämlich seit diesem Jahr im BMW M4 GT4 unterwegs und setzte sich zu Beginn der Saison gut in Szene. Mit Markus Eichele hat einer der größten Alzen-Gegner aber seit den letzten beiden Events einen starken internen Konkurrenten. Im zweiten Glatzel-M4 gewann Eichele am Nürburgring einmal, in Assen sogar doppelt. Lucas Baude (MINI) hat als Top-Fahrer der dünn besetzten und dadurch mit weniger Punkten belohnten Division 3 auch noch Titelchancen – die sind aber eher theoretischer Natur. Alzen kann derweil schon beim nächsten Event in Hockenheim (1./2. Oktober) den Sack zumachen. ■



SPEZIAL TOURENWAGEN TROPHY

Uwe Alzen ist auf dem besten Weg, zum dritten Titel in Folge zu fahren

NACHRICHTEN

RCN/GLP: SPANNUNG AUF DER NORDSCHLEIFE

Die zweite und dritte Nordschleife-Liga sind in diesem Jahr an Spannung kaum zu überbieten. Nach fünf RCN-Läufen und ebenso vielen Klassensiegen führen Oskar Sandberg und Daniel Ostermann (BMW) die Tabelle zwar an, rechnet man die Streichergebnisse mit ein, dann ist aber noch alles offen. Ebenso in der Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP): Hier führen zwar nach zwei Läufen Michael und Lukas Striebich (BMW) scheinbar deutlich, doch nur weil die bisher dominanten Oliver und Udo von Fragstein (Ford) beim letzten Lauf nach Unfall vorzeitig ausschieden. Mit diesem Streichergebnis sind sie wieder Gesamtführende.

CTT: FÜHRUNGSWECHSEL VOR DEM FINALE

Nachdem Jesco Kaczmarek (Porsche) die Frühphase der diesjährigen Cup- & Tourenwagen-Trophy bestimmte, gibt es seit dem Rennwochenende in Zolder einen neuen Tabellenführer. Neu liegt Jens Schmitt (Renault) in Front, dicht gefolgt von Matthias Flossdorf (VW). Die Titelentscheidung fällt am 1./2. Oktober beim RGB-Saisonfinale am Nürburgring.

NES 500: LANGSTRECKEN-TITEL GING NACH UNGARN

Árpád Viszokay ist neuer Meister der DMV NES 500. Beim Finale am Lausitzring konnten er und Max Rosam sich mit dem BMW M4 GT4 des RP Motorsport Teams den Gesamtsieg sichern, womit der ungarische Amateurfahrer, der die Saison mit wechselnden Teamkollegen bestritt, sich den Titel in der insgesamt sechsten Saison der Langstrecken-Serie sicherte. Zum Ende des knapp dreistündigen Finales war übrigens noch mal Zittern angesagt: Ein Getriebeproblem kostete viel Zeit und sorgte beinahe für ein Ende der Sieg- und Titelhoffnungen.

Gegen alle Widerstä



Zwischen Weinhügeln, enthusiastischen Fans und robusten Leitplanken schlägt das Herz des portugiesischen Motorsports

Der Circuito Internacional de Vila Real im Norden Portugals gehört zu den legendärsten Strecken des Kontinents: Seit dem Jahr 1931 verbindet er die rennverrückte Stadt mit den Weinhügeln im Osten. Unzählige Krisen stoppten das verrückte Treiben, doch die treuen Einwohner brachten es immer wieder zurück.

Von: **Philipp Körner**

Ein sanfter, warmer Wind lässt die Weinreben und Olivenbäume im Schatten der Kirche von Mateus leicht hin und her schaukeln. Plötzlich ertönen ein lautes Wummern, ein wildes Geknalle und ein giftiges Pfeifen – dann ist der Spuk bereits wieder vorbei, wenn auch nur für ein paar Minuten. In der Zwischenzeit herrscht ein reges Wuseln in den Hainen: Überall haben sich Einheimische mit ihren Campingstühlen, Picknick-Decken und Sonnenschirmen eingerichtet und genießen das Wochenende. Nicht selten wird dabei der regionale, weltbekannte Wein – Mateus Rosé – in kleine Becher gegossen. Auf den ersten Blick wirkt es fast so, als ob die Zeit von Targa Florio, Mille Miglia und Co. nie geendet hätte.

Eine Reise in die eine Autostunde östlich von Porto gelegene Stadt Vila Real fühlt sich so unweigerlich wie ein Trip in eine vergangene Ära des Motorsports an. Zwar wurden die Sicherheitsvorkehrungen im Zuge des letzten großen Comebacks im Jahr 2014 auf ein modernes Level gehoben, trotzdem konnte der Kurs seinen ursprünglichen Charakter bewahren – selbst wenn seine legendären Passagen über eine Stahlbrücke und zwei Bahntrassen schon lange fehlen. Norbert Michelisz, WTCR-Pilot in Diensten von Hyundai, fasst die Faszination von Vila Real ehrfurchtsvoll zusammen: „Wenn man die Nordschleife und den Stadtkurs von Macau verbindet, kommt diese Strecke heraus."

Fleischsteuer sichert Rennen

Die Ursprünge der dortigen Auto-Verrücktheit liegen im Jahr 1902, als erstmals ein Fahrzeug in der „Region hinter den Bergen" auftauchte. Von da an waren Ausstellungen und erste, kleinere

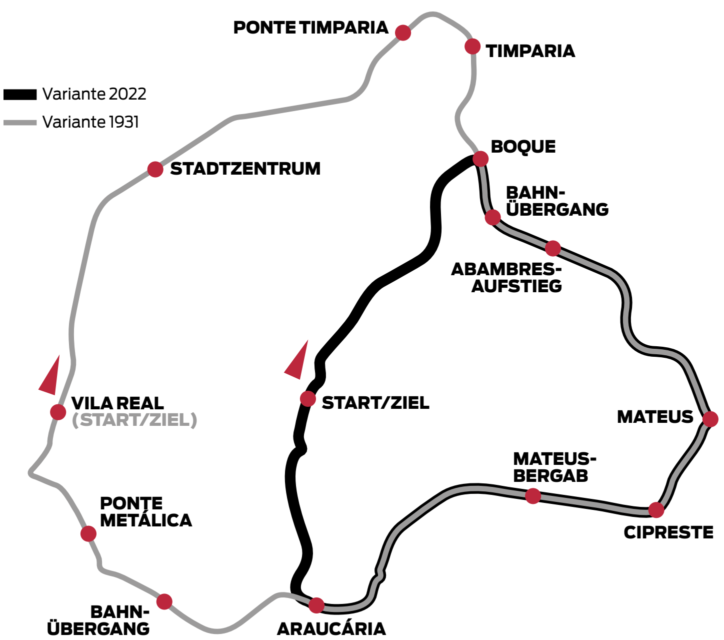
> „Wenn man die Nordschleife und den Stadtkurs von Macau verbindet, kommt diese Strecke heraus."
>
> Norbert Michelisz

Wettbewerbe feste Bestandteile des traditionellen Stadtfests. Die wachsende Begeisterung mündete schließlich in dem Wunsch, richtige Rennen auszutragen. Der Initiator war der Aristokrat und Autonarr Aureliano Barrigas, der den Traum hatte, das auf einem Plateau gelegene Stadtzentrum mit dem Barock-Palast von Mateus in den nahen Weinhügeln zu verbinden.

nde

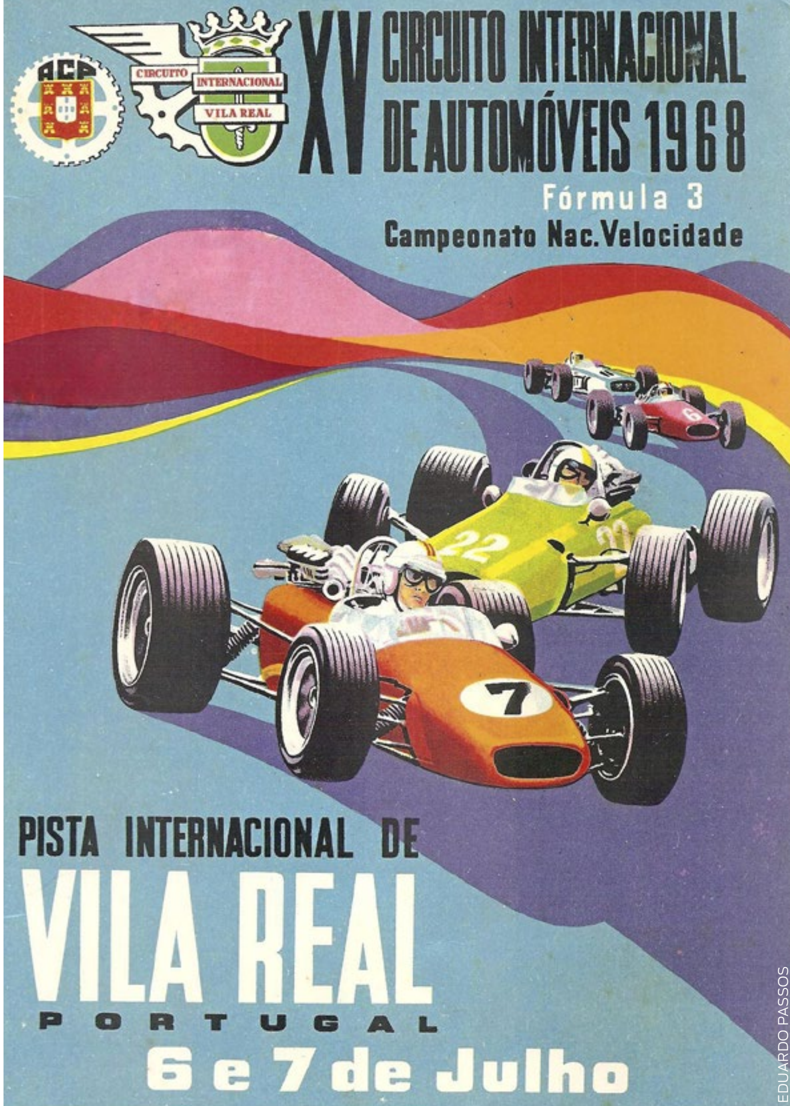


WTCR



STRECKENDATEN

Lage:	75 Kilometer östlich von Porto
Länge:	4,785 Kilometer (Variante 1931: 7,150 Kilometer)
Kurven:	28
Rechtskurven:	16
Linkskurven:	12
Höhenunterschied:	72 Meter
WTCR-Rundenrekord:	2.01,525 min (Rob Huff, Zengo Motorsport Cupra, 2022)
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 230 km/h (Mateus-Bergab)



EDUARDO PASSOS

Zwar gab es zu dieser Zeit bereits größere Rennsport-Veranstaltungen in Portugal, doch der im Jahr 1931 erstmals abgesteckte Kurs sollte der erste seiner Art sein. Als Inspiration diente Barrigas und seinen Mitstreitern die nur wenige Jahre jüngere Strecke in Le Mans. Zur Finanzierung des ambitionierten Vorhabens erhoben die lokalen Behörden sogar eine Sondersteuer auf Fleisch.

In den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg beheimatete die über sieben Kilometer lange, zunächst unasphaltierte Bahn ausschließlich nationale Wettbewerbe. Doch schon früh nahmen auch internationale Starter die herausfordernde Reise auf sich. Vor allem die Briten begeisterten sich für den anspruchsvollen Kurs und brachten ersten internationalen Rennflair in das sonst eher verschlafene Vila Real. Nach einer längeren Kriegspause – Portugal blieb wegen einer eher neutralen Haltung weitgehend verschont – kehrten die Rennen erst 1949 zurück. Es war die erste von gleich mehreren ungeplanten Pausen.

Stirling Moss im Maserati

Zusammen mit dem Rennsport fanden auch die Briten zurück in den hügeligen Norden Portugals. Der mit Abstand bekannteste Vertreter des Königreichs war der Londoner Stirling Moss, der im Jahr 1958 in einem Maserati 300S gewann. In der gleichen Ausgabe sorgte auch Maria Teresa de Filippis, die erste Formel-1-Fahrerin der Geschichte, für Aufregung in der neu errichteten Boxengasse. Im Anschluss an den prominenten Besuch musste jedoch etwas ▷



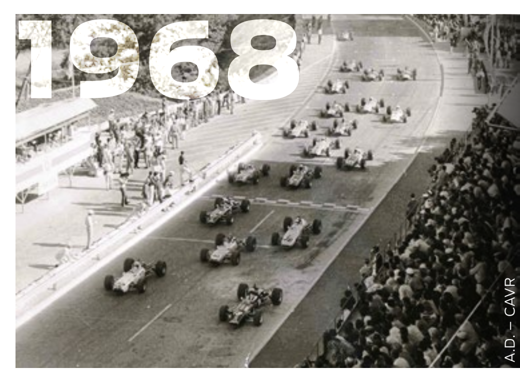
JOSÉ GONÇALVES – O VOLANTE


Der erste Sieg geht an ein Ford Modell A



MÁRIO FERNANDES PINTO

Stirling Moss gewinnt im Maserati mit der Nummer 2



A.D. – CAVR

Das Formel-3-Feld rast an der Haupttribüne vorbei

Zeit vergehen, bis wieder großer Rennsport in Vila Real geboten werden konnte. Doch das Warten sollte sich lohnen.

In den 1960er- und 1970er-Jahren erlebte der Circuito Internacional de Vila Real seine goldene Ära. Neben Formel-3-Rennern rasten auch Hightech-Prototypen durch die engen Häusergassen und über die geschwungenen Landstraßen. Die große weite Motorsport-Welt eroberte das immer noch recht ländliche, bisweilen erzkatholische portugiesische Hinterland wie im Sturm: Auf der Strecke begeisterten mittlerweile ikonische Rennmaschinen der Kategorien Porsche 917 und Lola T70, abseits von ihr sorgten modern gekleidete Frauen für skeptische, aber interessierte Blicke der Einwohner. Um den mit der Zeit gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden, entstand mitten in der Stadt nicht nur eine abgetrennte Boxenanlage, sondern auch eine große Haupttribüne. Vila Real schien sich endlich als Rennort etabliert zu haben.

Doppelte Revolution

Doch wie so häufig in der Geschichte der Strecke sollte das Schicksal intervenieren. Nach dem Tod des Diktators António de Oliveira Salazar im Jahr 1970 war der Estado Novo, der „Neue Staat“, zusehends ins Wanken geraten. Am 25. April 1974 endete er schließlich friedlich durch die sogenannte Nelkenrevolution – ein verblümter Ausdruck für einen Putsch durch das Militär. Die parallele Ölpreiskrise und Schwierigkeiten mit der Lizenz ließen die Motoren daraufhin bis 1979 ruhen.

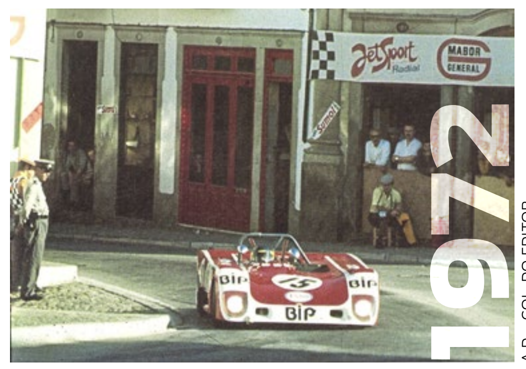
Im anschließenden Jahrzehnt übernahmen dann nationale Tourenwagen-Rennen und Läufe mit Motorrädern die frei gewordenen Hauptrollen. 1982 konnte man mit der Formula TT sogar eine Motorrad-Weltmeisterschaft auf Basis der Isle of Man Tourist Trophy nach Vila Real locken. Das wohl ohne Zweifel mutigste Championat der Sport-Historie gastierte mit kurzen Unterbrechungen bis 1990 in „Bila“ und brachte mit Joey Dunlop, Carl Fogarty oder auch Steve Hislop echte Weltstars nach Portugal.

Katastrophe und Neuanfang

Im Jahr 1991 endete die 60-jährige Geschichte der Sieben-Kilometer-Schleife dann auf tragische Weise, als ein Renault Clio RS in einer schnellen Sektion die Streckenbegrenzung überwand und vier Menschen tötete. Zehn weitere Personen erlitten zudem Verletzungen. Da schon vorher über die zweifelhaften Sicherheitsstandards diskutiert worden war, sahen die Behörden und auch die Verantwortlichen keine

WTCR

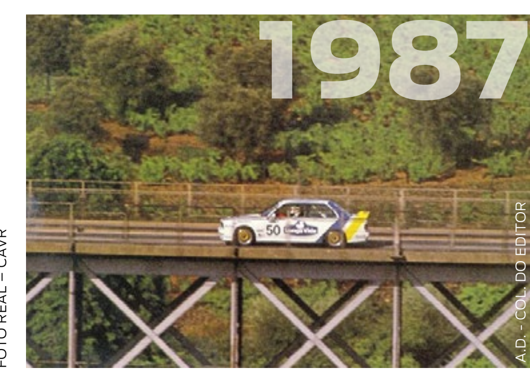
Obwohl die Strecke ihre malerische Altstadt-Passage verlor, erhielt sie ihren ursprünglichen Charakter. Vor allem die Sektion Mateus erinnert an frühere Zeiten




Lokalheld Carlos Gaspar in seinem Lola T280



Isle of Man TT als Rennserie – die Formula TT



Bis 1991 ist die Stahlbrücke das Wahrzeichen

andere Wahl, als die Veranstaltung erneut aufzugeben. Diesmal schien das Ende tatsächlich besiegelt zu sein.

Doch wie zuvor wuchs mit jedem Pausenjahr der Wille in der Bevölkerung, wieder Rennen auszutragen. Eduardo Passos, Streckenhistoriker und Organisator, erklärt: „Wir sind an diesen Straßen aufgewachsen und fahren auf ihnen jeden Tag. Sie sind ein Teil von uns und von unseren Vorfahren. Das macht unsere Leidenschaft aus."

2007 kehrte der Traditionskurs schließlich in der Form eines Wahlversprechens in stark abgewandelter Form wieder zurück. Der Start-Ziel-Bereich wurde aus der Altstadt in ein junges Gewerbegebiet verlegt, wodurch die Autos nicht mehr den Fluss Corgo überqueren müssen. Die legendäre Ponte Metálica dient so nur noch als Zufahrtstraße zum Paddock am Fuße eines riesigen Einkaufszentrums, dessen Eigentümer zu den großen Geldgebern gehört. Nach einer weiteren Pause im Zuge der Weltwirtschaftskrise wurde der rund 4,8 Kilometer lange Kurs nochmals massiv überarbeitet und rückte im Anschluss an eine „Probeausgabe" in der Saison 2014 wieder in den Fokus der Welt – die Tourenwagen-WM WTCC hatte sich angekündigt. Trotz zwei pandemiebedingter Absagen und eines Umbaus der WTCC in den Welt-Cup WTCR boomte das wiederauferstandene Event in diesem Jahr und begrüßte ähnlich viele Zuschauer wie in den goldenen Zeiten. Lokalmatador Tiago Monteiro heizte die eh schon große Ekstase weiter an. Immer wenn der Honda-Pilot durch die Straßenschluchten flog, brandete lauter Applaus auf.

Dank des lang ersehnten Erfolgs stiegen jüngst auch spürbar die Ansprüche. Unter anderem träumten die Organisatoren sogar öffentlich davon, eine große GT3-Serie nach Vila Real zu holen. Neben der GT World Challenge Europe stand sogar die DTM auf der Kontaktliste. Im Norden Portugals ist man sich des wachsenden Interesses im Welt-Rennsport durchaus bewusst, auch wenn man es angesichts der historischen Nackenschläge nicht übertreiben will. Eduardo Passos, der früher selbst Rennen fuhr, betont: „Die Veranstaltung würde auch nur mit nationalen Startern stattfinden. Die Nachfrage der heimischen Szene ist schon jetzt zu groß für uns!"

Geheimnis hinter den Bergen

Die Anwohner in den Hainen, auf den Balkonen und in den Vorgärten sehen die Zukunft ihrer Strecke hingegen portugiesisch-pragmatisch. Ob Supersportler aus Deutschland, TCR-Tourenwagen oder lokale Renn-Youngtimer an ihren beschaulichen, liebevoll gepflegten Häusern vorbeifliegen, sei am Ende egal. Ohnehin lebe das Event mehr von der Gemeinschaft und ihren Menschen, die sich ähnlich wie an der Nordschleife eigene Tribünen aus Baugerüsten zusammenzimmern – obwohl es eigentlich verboten ist. „Die Fans sind hier einfach verrückt. Die müssen dafür nicht mal getrunken haben", witzelt Passos. Trotzdem kann der eine oder andere Becher Super Bock, Portugals herbes Nationalbier, keinesfalls schaden, heißt es.

Auf die Frage, ob man manchmal etwas neidisch auf den Status von Motorsport-Hochburgen wie Le Mans, Nürburg oder auch Indianapolis blicke, antwortet der Historiker Passos ebenfalls mit einem verschmitzten Lächeln: „Das ist uns egal! Wenn die Welt unser kleines Geheimnis nicht zu schätzen weiß, ist das ihr Problem." Die Strecke sei am Ende wie die Einheimischen selbst. Wer sie nicht verstehen wolle, habe ihre Bekanntschaft auch nicht verdient. ■



Die hügelige Landschaft spiegelt sich auch im Leitplanken-Kanal wider



Der Markenpokal Kia GT Cup sorgt im Rahmenprogramm für reichlich Action



Extrem enthusiastisch und kaum zu bändigen: Die treuen Fans von Vila Real



Aufmüpfiger Nachwuchs: Diesmal war Enea Bastianini (#23) schneller und gewann vor Werkspilot Bagnaia

Andersherum

Wie zwei Wochen zuvor in Misano kämpften wieder Francesco Bagnaia und Enea Bastianini um den Sieg. Doch diesmal behielt der Gresini-Pilot die Oberhand. Marc Márquez kollidierte bei seinem Comeback mit WM-Leader Fabio Quartararo und brachte ihn zu Fall.

Von: **Imre Paulovits**

Die rote Ducati führte, aber die fliederfarbene kam immer näher. Dann drückte sich Enea Bastianini in Turn 7 innen rein und ging in Führung. Er hatte auch schon in der neunten Runde kurz geführt, dann aber gleich einen Fehler gemacht. Doch in dieser letzten Runde machte er keinen, und so sehr sich Francesco Bagnaia auch bemühte: Er fand keinen Weg an der Gresini-Ducati vorbei, sein fünfter Sieg in Folge scheiterte an vier Hundertstelsekunden.

Die Dramen begannen aber schon viel früher. Rückkehrer Marc Márquez erwischte einen genialen Start und überholte vom 13. Startplatz aus bis zur ersten Kurve gleich die Hälfte der vor ihm Gestarteten. Dann wischte er zwischen Turn 1 und Turn 2 auch an Fabio Quartararo vorbei. Ausgangs Turn 2 hatte er hinten einen leichten Rutscher, er machte kurz das Gas zu, und der hinter ihm voll auf Zug fahrende Quartararo knallte ihm ins Heck. Der WM-Leader wurde brutal abgeworfen, von seinem Motorrad überrollt, rutschte auf dem Bauch neben die Strecke, und hatte unheimlich Glück, dass ihm Álex Rins geistesgegenwärtig ausweichen konnte. Doch ein Teil seiner Verkleidung wurde abgerissen und verkeilte sich in Márquez' Heck. Dies bemerkte der Honda-Pilot aber erst, als er nach Turn 7 die Fahrwerksabsenkung betätigte und das Teil gegen das Hinterrad gedrückt wurde. „Ich konnte nicht mehr lenken, rammte Takaaki Nakagami, der ebenfalls stürzte, dann fuhr ich den Reverse Corkscrew

> „Nach Quartararos Ausfall durfte ich die Chance, so viele Punkte aufzuholen, nicht gefährden. Nachdem mich Enea Bastianini überholt hatte, wollte ich kein Risiko eingehen."
>
> Francesco Bagnaia

außenherum und an die Box", berichtete der sichtlich geschockte Spanier. Wenn die Überreste von Quartararos Yamaha mittlerweile auch herausgefallen waren, gab Crewchief Santi Hernández gleich das Zeichen, die Werks-Honda in die Box zu schieben und das Rennen zu beenden.

Kampf um Grip

Es war sonnig, aber recht kühl in Aragón. Den ganzen Freitag und Samstag arbeiteten die Teams daran, bei dem niedrigen Grip-Level der Strecke doch so viel Haftung wie möglich zu finden. Ducati zeigte wieder seine Stärke. Zeitweise waren bis zu fünf der Bologneser Renner an der Spitze der Zeitentabelle. Aber auch unter ihnen stach Enea Bastianini hervor. Der kleingewachsene Italiener hatte mit dem Vorjahres-Modell regelmäßig den höchsten Topspeed, und auch seine Pace war überragend. Doch die Ducati-Hegemonie wurde durch die KTMs aufgemischt: Der Misano-Test brachte das lang vermisste Turning zurück, beide Werkspiloten konnten sich qualifizieren, Miguel Oliveira fuhr in FP4 gar die beste Zeit. Die Zeiten waren jedoch unheimlich eng beisammen. Obwohl Motorland mit etwas über fünf Kilometern zu den längeren GP-Kursen zählt, war in FP4 die Pace der ersten 15 innerhalb einer Sekunde, in FP3 waren es gar die ersten 22.

Fabio Quartararo hatte die Pace der Spitze, doch im Qualifying hatte er den Bologneser Geschossen nichts entgegenzusetzen und konnte sich gerade so für die zweite Startreihe qualifizieren. Es

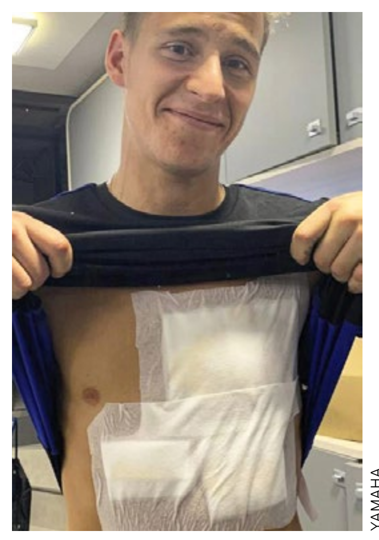


GRESINI RACING



MOTOGP

Marc Márquez: Genialer Start bei Comeback, dann Kollision mit Quartararo



YAMAHA

Fabio Quartararo: Brandwunden



POLARITY PHOTO

In bester Gesellschaft: Lange fuhr Brad Binder (#33) auf Podestkurs, wurde aber von Espargaró (#41) verdrängt

war jedoch auch abzusehen, dass das Rennen über die Reifentaktik gewonnen würde, da ein großer Drop zu erwarten war. Und das sollte neben Quartararo wieder Francesco Bagnaia und Enea Bastianini zugutekommen, die ohnehin beide in der ersten Startreihe standen.

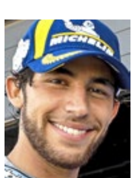
Beängstigende Pace

Dem war auch so. Die beiden Ducati-Reifenflüsterer fuhren in den letzten fünf Runden zwischen einer halben und einer ganzen Sekunden pro Runde schneller als der Rest der Welt und unterboten die Rennzeit aus dem Vorjahr um neun Sekunden. Sie waren gänzlich am Limit, wenn Bastianini schließlich auch etwas mehr Reserven hatte. „Nachdem Fabio Quartararo ausgefallen war, durfte ich die Chance, so viele Punkte aufzuholen, nicht gefährden", stellte Bagnaia klar. „Als ich spürte, wie nah Enea Bastianini an mir dran war, habe ich versucht, ruhig zu bleiben. Nachdem er mich überholt hat, wollte ich kein Risiko mehr eingehen. Hätte er einen Fehler gemacht, hätte ich es versucht. Er hat aber keinen gemacht." So fehlten dem Ducati-Werkspiloten vier Hundertstelsekunden zum fünften Sieg in Folge. Ducati hat aber bereits zehn der bisherigen 15 Grands Prix in diesem Jahr gewonnen und sich so fünf Rennen vor Schluss den Konstrukteurs-Titel gesichert.

Brad Binder hatte nach einem genialen Start kurzzeitig gar die zweite Position inne, dann führte er lange die Verfolgergruppe hinter den beiden Über-Ducatis an. Doch in der vorletzten Runde verdrängte ihn Aleix Espargaró noch vom Podest. „Nach zwei Stürzen am Freitag hatte ich zuerst etwas den Faden verloren, aber bis zum Rennen hatte ich ihn wieder", erklärte Espargaró. „Ich hatte zwar nicht die Pace, um Pecco und Enea zu folgen, und Brad Binder ist extrem gut gefahren. Ich musste warten, bis sein Reifen nachließ, da habe ich es geschafft."

Nun sind die ersten drei in der WM-Tabelle bis auf 17 Punkte zusammengerückt. Und schon am Wochenende geht es in Motegi weiter. ■

DREI FRAGEN AN ENEA BASTIANINI

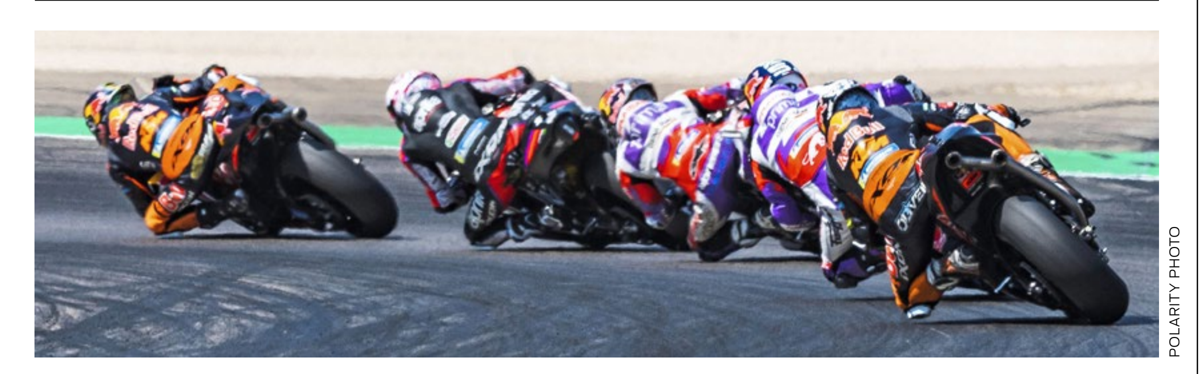


SIND SIE BESONDERS STOLZ AUF DIESEN SIEG?
Es war wieder ein gutes Rennen und ein guter Kampf wie in Misano. Das Rennen und der erste Teil des Rennens waren nicht einfach. Als mich Aleix Espargaró nach dem Start überholt hat, bin ich hinausgetragen worden und habe einige Positionen verloren. In Runde neun war ich zurück und habe mich an die Spitze gesetzt, aber ich habe dann einen Fehler gemacht und bin von der Strecke gekommen. Ich habe mir dann gesagt, ich muss ruhig bleiben und die Lücke zu Pecco wieder schließen. Er war wieder schnell wie in Misano und absolut fehlerfrei. Aber in der letzten Runde war ich nah genug dran, dass ich ihn überholen konnte, und so habe ich gewonnen. Es ist ein unglaublich gutes Gefühl, wieder ganz oben zu sein.

WAR TURN 7 DIE STELLE, DIE SIE SICH AUSGEGUCKT HATTEN?
Ich habe vorher nicht drüber nachgedacht, in welcher Kurve ich es versuchen kann. Als ich Pecco in Turn 5 sehr nah vor mir sah, habe ich gedacht, jetzt wird es Zeit, es zu probieren, und in Turn 7 war ich stark, ich habe mich reingedrückt, und es hat funktioniert.

RECHNEN SIE SICH NUN WM-CHANCEN AUS?
Ich habe noch immer 48 Punkte Rückstand. Ich denke, das ist zu viel, um ihn noch wettzumachen. Aber ich will bei diesen letzten Rennen konkurrenzfähig bleiben und Rennen für Rennen um den Sieg kämpfen.

Nach vorn entwickelt


POLARITY PHOTO

Die Testtage in Misano haben KTM gutgetan. Beide Werksfahrer konnten sich für Q2 qualifizieren, Brad Binder fuhr ein Rennen, das Aleix Espargaró Komplimente abtrotzte.

Von: **Imre Paulovits**

Turning finden – das war der große Wunsch der KTM-Piloten für den Test in Misano. „Wir haben dort eigentlich alles auf den Kopf gestellt", verrät KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Es ging da nicht nur um einen Bereich, auf dem Niveau von der MotoGP muss das Motorrad in allen Bereichen stimmig sein. Wir hatten neue Rahmen, Federelemente, sonstige Fahrwerksteile probiert, eine andere Elektronik und einen etwas anderen Auspuff. Es waren viele winzig kleine Schritte, aber offensichtlich haben wir ein Paket gefunden, das nun etwas besser funktioniert. Und wenn sich der Fahrer wohler fühlt, dann wird er auch schneller." Wie gut diese Gleichung in Aragón funktioniert hat, zeigte sich am zweiten Tag: Nachdem Brad Binder und Miguel Oliveira ihre Pakete am Freitag noch mal sortiert hatten, war Binder in FP3 Sechster, Oliveira Siebter, damit waren beide für Q2 qualifiziert. Dann legte Oliveira in FP4 noch die schnellste Zeit hin, und man sah lange nicht mehr so viele freudige Gesichter in der KTM-Box. Und das Beste war: Die RC16 funktionierte nun auch mit dem mittleren Vorderreifen, was für den geringen Grip noch mal wichtig war.

Dann hatte Brad Binder einen Start und eine erste Runde, in der er sich vom zehnten Startplatz bis auf den zweiten Platz vorkämpfte – mitten zwischen die Ducati-Werkspiloten. Dann hielt er lange den dritten Platz, Aleix Espargaró, der nach dem Ausfall von Quartararo wieder seine WM-Chance gewittert hatte und alles gab, kämpfte ihn zum Schluss zwar nieder, lobte den Südafrikaner aber hinterher in den höchsten Tönen. „Es ist unglaublich, auf welchem Niveau er fährt", so Espargaró. „Er gehört derzeit wohl zu den drei besten MotoGP-Fahrern." Dem stimmt Pit Beirer zu: „Für die Top 5 in der WM-Tabelle fehlen ihm acht Punkte. Jetzt müssen wir ihm für die letzten Rennen das Werkzeug geben, diesen Platz zu sichern." ■

KOMMENTAR

ES IST VOLLBRACHT

Ducati ist vorzeitig Hersteller-Weltmeister. Zum dritten Mal in Folge ist dies den Bolognesern nun gelungen. Denkt man an die Zeit vor zehn Jahren zurück, war die italienische Edelmarke das Sorgenkind der MotoGP. Ihre geschickten Strategen Paolo Ciabatti und Gigi Dall'Igna haben damals die Konzessionsregeln durchgedrückt und sich danach Jahr für Jahr gesteigert. Mit ihren Innovationen haben sie dabei das Gesicht der MotoGP geprägt wie keine andere Marke. Doch so langsam wird ihre Überlegenheit erdrückend, und mit ihr langsam auch die der anderen europäischen Hersteller. Der beste Pilot in Aragón auf einem japanischen Motorrad war Álex Rins auf dem neunten Platz. Aber die Japaner werden sich dies nicht gefallen lassen. Man darf gespannt sein auf ihren Wiederaufstieg in naher Zukunft.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

RACING UND KUNST

Alcañiz war schon vor Jahrzehnten eine der Motorsport-Hochburgen Spaniens. Bevor das Motorland gebaut wurde, gab es hochkarätige Rennen auf einem Stadtkurs, dem Circuito Guadelupe. Seit die Anlage steht, hat sich eine ganze Industrie in diesem Gebiet angesiedelt. Doch Alcañiz ist auch eine Hochburg der Kunst, und davon wurde bei diesem Grand Prix einiges hergezeigt. Der Maler Ignacio Pérez, der bereits Motive von den legendären Rennen auf dem Straßenkurs gemalt hatte, stellte nun seine neuen Gemälde im Mediacenter aus und präsentierte sie am Freitag auch persönlich den Interessierten. Am Sonntag vor dem MotoGP-Rennen bekam man dann einen Geschmack von der traditionellen Musikkultur der Region. Nacho del Río, der bekannteste Sänger der Jota Aragonese, einer kunstvollen Gesangs- und Tanzrichtung, stimmte ein Lied an, zu dem die lokalen Zuschauer auf der Haupttribüne gleich das Tanzbein schwangen. Die spanische Nationalhymne wurde dann von einer Blaskapelle vorgetragen, die auch noch gleich die der Region Aragón hinterhersetzte.


MOTOGP

Marc Márquez, Álex Rins und Fabio Quartararo von Ignacio Pérez

FRAUEN UNTER SICH

Die Anlage des Motorland wurde auch deshalb mit Regierungsgeldern unterstützt, weil dort eine Ausbildungsstätte für Techniker der Zukunft geschaffen wurde. Beim diesjährigen Grand Prix nahm ein dort geborenes Projekt teil, das in Zukunft Schule machen soll. Das Angeluss MTA-Team in der Moto3, das mit Maria Herrera einen Wildcard-Einsatz bestritt, bestand ausschließlich aus weiblichen Teammitgliedern. Die Fahrerin wurde ausschließlich von Mechanikerinnen bedient, die KTM wurde von weiblichen Technikern aufgebaut. Das in Rosa gehaltene Team fand großen Beifall, am Samstag trafen sich alle weiblichen Mitglieder des Paddocks in ihrer Hospitality zu einem gemeinsamen Bild. Wenn viele männliche Konkurrenten auch besser abschnitten: Die Damen sahen einfach besser aus.

FÜR IHRE MAJESTÄT

Vor dem MotoGP-Rennen gab es eine Schweigeminute für die verstorbene britische Monarchin Elisabeth II. Während dessen zierte ein Bild Elisabeths die Zeremonie, das nur wenige kannten: aus den 1950er-Jahren mit einem britischen Motorrad und einem verträumten Blick. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Aragón (E) – 18. September 2022 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 116,771 km über 23 Runden à 5,077 km. 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 23 Grad, Asphalt: 40 Grad. Schnitt des Siegers: 164,0 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	23	41.35,462 min	350,6 km/h	1.47,929 min	H/M	25
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	23	+ 0,042 s	346,1 km/h	1.48,036 min	H/M	20
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	23	+ 6,139 s	347,3 km/h	1.48,036 min	H/M	16
4.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	23	+ 6,379 s	347,3 km/h	1.48,092 min	H/M	13
5.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	23	+ 6,964 s	349,5 km/h	1.48,142 min	H/M	11
6.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	23	+ 12,030 s	351,8 km/h	1.48,166 min	H/M	10
7.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	23	+ 12,474 s	346,1 km/h	1.47,795 min	H/M	9
8.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	23	+ 12,655 s	347,3 km/h	1.48,321 min	H/M	8
9.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	23	+ 12,702 s	346,1 km/h	1.48,011 min	H/M	7
10.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	23	+ 16,150 s	352,9 km/h	1.48,222 min	H/M	6
11.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	23	+ 17,071 s	349,5 km/h	1.48,435 min	H/M	5
12.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	+ 18,463 s	342,9 km/h	1.48,221 min	H/M	4
13.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	23	+ 18,730 s	311,4 km/h	1.48,436 min	H/M	3
14.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	23	+ 20,090 s	341,8 km/h	1.48,398 min	H/M	2
15.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	23	+ 27,588 s	344,0 km/h	1.48,376 min	H/M	1
16.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	23	+ 28,805 s	339,6 km/h	1.48,586 min	H/M	–
17.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	23	+ 30,422 s	341,8 km/h	1.48,755 min	H/M	–
18.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	23	+ 31,330 s	342,9 km/h	1.48,565 min	H/M	–
19.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	23	+ 31,595 s	347,3 km/h	1.48,733 min	H/M	–
20.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	23	+ 36,160 s	344,0 km/h	1.48,505 min	H/M	–
	Nicht gewertet							
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1	+22 Runden	296,8 km/h	2.26,005 min	H/M	–
	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	0	+23 Runden	–	–	H/M	–
	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	0	+23 Runden	–	–	H/M	–

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.46,069 min
2.	Miller	1.46,159 min
3.	Bastianini	1.46,313 min
4.	A. Espargaró	1.46,590 min
5.	Zarco	1.46,646 min
6.	Quartararo	1.46,802 min
7.	Bezzecchi	1.46,852 min
8.	Martín	1.46,911 min
9.	Rins	1.46,912 min
10.	B. Binder	1.46,924 min
11.	Oliveira	1.47,183 min
12.	Nakagami	1.47,274 min
13.	M. Márquez	1.46,909 min
14.	Marini	1.47,056 min
15.	Di Giannantonio	1.47,119 min
16.	Viñales	1.47,337 min
17.	A. Márquez	1.47,489 min
18.	P. Espargaró	1.47,511 min
19.	Crutchlow	1.47,541 min
20.	Morbidelli	1.47,541 min
21.	Fernández	1.47,671 min
22.	Gardner	1.47,847 min
23.	D. Binder	1.49,309 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	211
2.	Bagnaia	201
3.	A. Espargaró	194
4.	Bastianini	163
5.	Miller	134
6.	Zarco	133
7.	Binder	128
8.	Rins	108
9.	Martín	104
25.	Bradl	2

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	346
2.	Aprilia	217
3.	Yamaha	213
4.	KTM	161
5.	Suzuki	134
6.	Honda	100

WM-STAND TEAMS

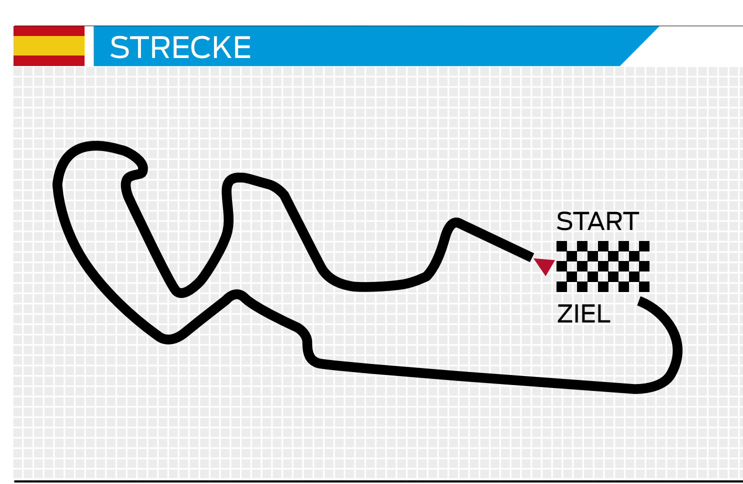
	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	335
2.	Aprilia Racing	298
3.	Monster Energy Yamaha MotoGP	237
4.	Pramac Racing	237
5.	Red Bull KTM Factory Racing	223
6.	Gresini Racing MotoGP	186
7.	Team Suzuki Ekstar	185
8.	Mooney VR46 Racing Team	165
9.	Repsol Honda Team	105
10.	LCR Honda	85

„Wenn ich jetzt auch an der Tabellenspitze nah dran bin, werde ich die nächsten Rennen nicht anders angehen als bisher. Fabio wird bis zum Schluss kämpfen."

Francesco Bagnaia

MOTORLAND ARAGÓN (E) 5,077 KM

Rundenrekord: **1.47,795, Luca Marini (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.46,069, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **354,1 km/h, Enea Bastianini (Ducati), 2020**





GRESINI RACING

Italienische Helden: Bastianini (l.) und Bagnaia sicherten Ducati den Konstrukteurstitel

Pedro Acosta beweist erneut



Freudentaumel: Pedro Acosta fuhr seinen Sieg in Aragón genauso überlegen ein wie in Mugello

MOTOGP

In Mugello hatte Moto3-Weltmeister Pedro Acosta bereits bewiesen, dass er auch in der Moto2 siegen kann. In Aragón hat er es nun auch nach einer schweren Verletzung. Marcel Schrötters Rennen war sehr kurz.

Von: **Imre Paulovits**

Dass er ein ganz besonderes Talent ist, das hat Pedro Acosta bereits im letzten Jahr bewiesen, als er gleich in seinem ersten Jahr die Moto3-WM gewann. Dabei hatte der Teenager das Problem seines schnellen Wachstums während des Jahres überwunden, und nach Bestzeiten im Winter sah es ganz so aus, dass sein Durchmarsch in der Moto2 gleich weitergehen würde. Ganz so leicht wurde es dann doch nicht, doch nach seinem überlegenen

MotoGP

Regeln für Sprintrennen ab 2023 nun fix

In Aragón gab MotoGP-Sportchef Carlos Ezpeleta die Regeln für die ab nächstem Jahr anstehenden samstäglichen Sprintrennen bekannt.

Von: **Imre Paulovits**

Ezpeleta stellte gleich klar, dass es bei dem neuen Format der Motorrad-WM in erster Linie um mehr Spektakel für die Zuschauer vor Ort und vor den Fernsehschirmen geht, dazu will man den Fans mehr Nähe zu den MotoGP-Fahrern sichern. Die Siegerehrung der Sprintrennen wird auf einem anderen Podest stattfinden als das der Grands Prix am Tag darauf. Es wird ein Fan-Bereich geschaffen, ähnlich wie die Paddock-Show der Superbike-WM. Da das MotoGP-Fahrerlager aber über nicht mehr so viel Freiraum verfügt, wird dies einem exklusiveren Kreis vorbehalten sein als bei den Superbikes, wo man für einen überschaubaren Preis Fahrerlagerkarten kaufen kann.

Die Bezeichnung der freitäglichen Trainings wurde von Freiem Training auf Training geändert, diese zählen nun in allen Klassen für die Qualifikation zum Q2. Während diese für die Moto3 zweimal 35 und für die Moto2 zweimal 40 Minuten betragen, gibt es in der MotoGP eines über 45 und eines über 60 Minuten. Am Samstag gibt es ein Freies Training von 30 Minuten für alle Klassen, dann Q1



MOTOGP

Samstagsspektakel: Sprintrennen über halbe Distanz mit 12 Litern Sprit

und Q2 für die MotoGP. Während der Q1 und Q2 von Moto3 und Moto2 können sich die MotoGP-Teams dann auf das Sprintrennen vorbereiten, das bei allen Grands Prix um 15 Uhr stattfinden soll. Am Sonntagmorgen wird es nur noch zehn Minuten Warm-up für die MotoGP geben, das der anderen Klassen entfällt. Danach müssen die MotoGP-Piloten zur 30-minütigen Fan-Show. Die Rennen werden dann um 11.00 h (Moto3), 12.15 h (Moto2) und 14.00 h stattfinden.

Die Renndistanz wird die Hälfte des sonntäglichen Rennens betragen, bei Grands Prix mit ungeraden Rundenzahlen wird nach unten gerundet. Genauso gibt es halbe Punkte, ebenfalls abgerundet. Der Erste des Sprintrennens erhält 12 Punkte, der Zweite 9, der Dritte 7, der Neunte einen. Um in der Statistik mit den Großen der Vergangenheit nicht durcheinanderzukommen, werden Grand-Prix-Siege weiter in dieser Statistik geführt, für die Sprintrennen wird es eine eigene Statistik geben. ■

sein Talent

Sieg in Mugello schien alles wieder zurechtgerückt. Dann verletzte sich der 18-Jährige beim Training. Er brach sich den Oberschenkelknochen, das stabilste Gebilde im menschlichen Körper, und so konnte er in der Sommerpause statt zum Strand regelmäßig zum Physiotherapeuten. Doch nun hat Acosta – wie es Ex-Weltmeister Kevin Schwantz vorhergesagt hatte – auch diese Hürde genommen. Und in Aragón hatte er wieder diese unwiderstehliche Pace, mit der er im Juni seinen ersten Sieg herausgefahren hatte.

Während sein Ajo-Teamkollege Augusto Fernández, der durch seinen nächstjährigen MotoGP-Vertrag beflügelt wurde, zunächst die Führungsarbeit machte, fuhr sich Acosta in den ersten zehn Runden erst mal warm. Doch einmal an der Spitze, war er nicht mehr zu halten und fuhr auf der technisch anspruchsvollen und reifenbelastenden Strecke unaufhaltsam davon. Arón Canet hatte zum Schluss zwar auch eine richtig schnelle Pace und konnte Fernández abschütteln, doch an den Jungstar kam er nicht heran. „Endlich sind wir nach meiner Verletzung wieder hier", nahm Acosta nach dem Rennen tief Luft. „Österreich war nicht so schlecht, Misano wieder etwas schwieriger, aber als ich das Wochenende in Aragón begonnen habe, habe ich gespürt, dass wir es wieder stemmen können. Ich kann mich bei dem Team und meiner Freundin nur bedanken, dass sie mir über all diese Zeit beiseitegestanden haben."

Marcel Schrötters Rennen war sehr kurz. Vom 22. Startplatz gestartet, stürzte er in der dritten Kurve. „Der Sturz war das Ergebnis einer Kettenreaktion unglücklicher Umstände", so Schrötter. „Es begann mit einem nicht optimalen Start. Dann stürzte vor mir López an einer Stelle, an der man in der Beschleunigungsphase zwischen den beiden Kurven bereits Vollgas gibt. Ich konnte gar nicht so schnell reagieren, weil ich auch schon zum Überholen ansetzte." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Ex-Weltmeister Joan Mir versuchte nach seinem Knöchelbruch ein Comeback in Aragón, wegen Schmerzen brach er das Unterfangen allerdings nach FP3 wieder ab. Der 25-Jährige wird auch Motegi am nächsten Wochenende auslassen und versucht ein nächstes Comeback in Buriram eine Woche später. Für Motegi war Testfahrer Takuya Tsuda als Wildcard vorgesehen. Ob neben ihm noch ein zweiter Japaner zum Fahren kommt, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

MOTORRAD-WM

GasGas wird in der MotoGP neben Pol Espargaró, wie vermutet, mit dem aktuellen Moto2-Tabellenführer Augusto Fernández fahren. Damit ist das nächstjährige MotoGP-Feld von 22 Fahrern voll. Beide derzeitigen Moto3-Piloten von Aspar, WM-Leader Izan Guevara und Sergio Garcia, werden in die Moto2 aufsteigen, Guevara bleibt bei Aspar, Sergio Garcia geht zu Pons. Jorge Navarro wird von dort in die Supersport-WM umsteigen. Cameron Beaubier wird nach zwei Jahren in der Moto2 wieder zu den US-Superbikes zurückkehren, er soll ein Angebot von BMW haben.
In der Moto3 wird Jaume Masiá nach zwei Jahren bei Ajo-KTM zu Leopard-Honda zurückkehren.
Das Prüstel-CFMoto-Team wird nächstes Jahr aus Xavier Artigas und Joel Kelso bestehen.

MOTO2

Der Argentinier Gabriel Rodrigo ist zurückgetreten. Der 25-Jährige hat in seinen acht Moto3-Jahren von 2014 bis 2021 zwei Podestplätze eingefahren, je einen dritten Platz 2018 in Barcelona und 2021 in Mugello. Dieses Jahr stieg er in die Moto2 um, verletzte sich aber in Mugello schwer und entschied sich, nicht mehr zurückzukehren.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Aragón (E) – 18. September 2022 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 106,617 km über 21 Runden à 5,077 km. 30 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 35 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	21	39.35,337 min	1.52,484 min	25
2.	Arón Canet (E)	Kalex	21	+2,612 sec	1.52,591 min	20
3.	Augusto Fernández (E)	Kalex	21	+3,799 sec	1.52,574 min	16
4.	Ai Ogura (J)	Kalex	21	+7,736 sec	1.52,807 min	13
5.	Tony Arbolino (I)	Kalex	21	+7,803 sec	1.52,627 min	11
6.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	21	+8,620 sec	1.52,699 min	10
7.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	21	+14,893 sec	1.52,723 min	9
8.	Jorge Navarro (E)	Kalex	21	+20,014 sec	1.52,959 min	8
9.	Joe Roberts (USA)	Kalex	21	+26,758 sec	1.52,898 min	7
10.	Celestino Vietti (I)	Kalex	21	+31,360 sec	1.53,724 min	6
11.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	21	+31,501 sec	1.53,532 min	5
12.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	21	+31,876 sec	1.53,360 min	4
13.	Barry Baltus (B)	Kalex	21	+31,952 sec	1.53,158 min	3
14.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	21	+32,178 sec	1.53,785 min	2
15.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	21	+32,895 sec	1.53,608 min	1
16.	Senna Agius (AUS)	Kalex	21	+33,396 sec	1.53,622 min	-
17.	Filip Salac (CZ)	Kalex	21	+42,998 sec	1.53,748 min	-
18.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	21	+45,314 sec	1.54,072 min	-
19.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	21	+50,088 sec	1.54,625 min	-
20.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	21	+53,382 sec	1.54,706 min	-
21.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	21	+1.02,499 min	1.54,947 min	-
	Nicht gewertet:					
	Jake Dixon (GB)	Kalex	20	+1 Runde	1.53,133 min	-
	Keminth Kubo (T)	Kalex	16	+5 Runden	1.54,524 min	-
	Taiga Hada (J)	Kalex	16	+5 Runden	1.54,603 min	-
	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	6	+15 Runden	1.54,322 min	-
	Albert Arenas (E)	Kalex	1	+20 Runden	1.56,927 min	-
	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	1	+20 Runden	1.59,843 min	-
	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	1	+20 Runden	2.00,123 min	-
	Alonso López (E)	Boscoscuro	0	+21 Runden	-	-
	Marcel Schrötter (D)	Kalex	0	+21 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Fernández	214
2.	Ogura	207
3.	Canet	177
4.	Vietti	162
5.	Arbolino	128
6.	Acosta	123
7.	Roberts	122
8.	Chantra	109
9.	Dixon	108
10.	Schrötter	101

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	370
2.	Boscoscuro	121
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	337
2.	Idemitsu Honda Team Asia	316
7.	Liqui Moly IntactGP	148

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Fernández	1.51,888 min
2.	Arenas	1.52,012 min
3.	Dixon	1.52,179 min
4.	López	1.52,270 min
5.	Canet	1.52,274 min
6.	Acosta	1.52,280 min
7.	Arbolino	1.52,289 min
8.	Ogura	1.52,397 min
9.	Chantra	1.52,475 min
10.	Roberts	1.52,576 min
11.	Aldeguer	1.52,807 min
12.	Salac	1.52,872 min
13.	Navarro	1.52,883 min
14.	Gonzalez	1.52,967 min
15.	Beaubier	1.52,967 min
16.	Bendsneyder	1.53,404 min
17.	Vietti	1.53,481 min
18.	Zaccone	1.53,481min
19.	Baltus	1.52,834 min
20.	Dalla Porta	1.52,887 min
21.	Agius	1.52,887 min
22.	Schrötter	1.53,045 min
23.	Van den Goorbergh	1.53,243min
24.	Corsi	1.53,364 min
25.	Antonelli	1.53,450 min
26.	Ramírez	1.53,487 min
27.	Alcoba	1.53,500 min

Moto3

Izan Guevara nach Sieg ganz


So aufs Podest: Izan Guevara (#28) vor Ayumu Sasaki (#71) und Daniel Holgado

TEAM ASPAR

Während Izan Guevara in Aragón ganz wie zu seinen Junior-WM-Zeiten einen nie gefährdeten Sieg herausfuhr, fielen seine WM-Konkurrenten Sergio Garcia und Dennis Foggia ans Ende der Punkteränge zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Es kann nur einen geben. Einen Sieger beim Grand Prix im Motorland, und auch nur einen Weltmeister am Ende des Jahres. Bei der Dominanz, die Izan Guevara auf seiner Heimstrecke zeigte, und bei dem Vorsprung, den er nun an der WM-Spitze genießt, würde auch niemand mehr gegen ihn wetten. Der 18-jährige GasGas-Pilot hatte schon mehrfach in diesem Jahr versucht, bei den Rennen gleich vom Start weg davonzufahren, es

MotoGP Rookies Cup

Zwei Überraschungssieger

In den beiden Rookies-Cup-Krimis gab es im Foto-Finish mit Rico Salmela und Collin Veijer zwei Sieger, mit denen man kaum gerechnet hätte. Im ersten Rennen fuhr Jakob Rosenthaler wieder gut Punkte ein, im zweiten blieb er in seiner Gruppe stecken.

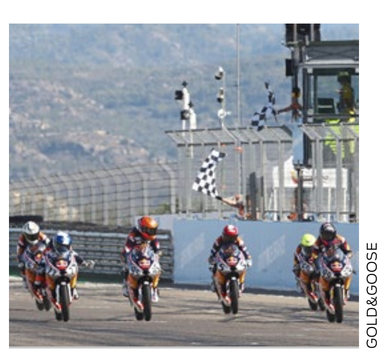
Es war nichts für schwache Nerven. In beiden Rennen kam die Spitze des Rookies-Cup-Feldes wie ein Bienenschwarm aus der Zielkurve, jeder versuchte, sich am besten zu platzieren, am Zielstrich war es mit bloßem Auge gar nicht zu erkennen, wer gewonnen hatte. Im ersten Rennen waren es die beiden Spanier José Rueda und Màx Quiles, die an der Spitze des Feldes auf die Ziellinie zustürmten. Doch dann überholte sie der kleingewachsene 14-jährige Finne Rico Salmela bis zum Zielstrich und feierte seinen ersten Rookies-Cup-Sieg. Aus Salmelas Windschatten versuchte der Holländer Collin Veijer auszuscheren, doch es reichte nicht einmal fürs Podest bei sechs Hundertstelsekunden Unterschied zwischen den ersten vier. Salmela war völlig aufgekratzt: „Es war einfach unglaublich. Ich bin im Qualifying gestürzt, und das hat mich so geärgert, dass ich noch entschlossener ans Werk ging. Ich hatte mir vor dem Rennen gesagt: Heute ist mein Tag. Und er ist es geworden.“

Im zweiten Rennen wurde es dann der Tag von Collin Veijer. Aus der Zielkurve heraus konnte er mehr Schwung nehmen als die beiden bis dahin führenden Spanier Màx Quiles und Ángel Piqueras, und so kam er bis zum Zielstrich an ihnen vorbei. Damit hat sich der 17-jährige Holländer wieder in Meisterschaftsposition gebracht. Von Tabellenführer José Rueda trennen ihn vor den letzten beiden Rennen in Valencia nur elf Punkte.

Jakob Rosenthaler sammelte im ersten Rennen als 14. zwei weitere Punkte ein, im zweiten schlidderte er als 16. knapp am letzten Punkt vorbei. „Das Problem war mein Qualifying“, gab er zu. „Ich musste mich in beiden Rennen durch den Pulk kämpfen, da haben wir uns gegenseitig im Weg gestanden, und die Spitze war weg.“ Das will der 16-jährige Österreicher beim Rookies-Cup-Finale in Valencia besser machen. ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	José Rueda (E)	202
2.	Collin Veijer (NL)	191
3.	Ángel Piqueras (E)	148
14.	Jakob Rosenthaler (A)	33
24.	Freddie Heinrich (D)	3


GOLD&GOOSE

1. Rennen: Sieger Salmela (#27)


GOLD&GOOSE

2. Rennen: Quiles (#28) und Veijer (#95)

auf WM-Kurs

ist ihm aber nicht immer gelungen. In Aragón ist dies bei der langen Geraden, auf der sich die Konkurrenten im Windschatten heransaugen können, auch nicht so einfach, doch der WM-Leader schoss so vehement vom Start weg, dass er bereits in der ersten Runde bis zu dieser Geraden so einen Vorsprung hatte, dass ihm niemand gefährlich werden konnte. Zwar kam Ayumu Sasaki ihm immer wieder etwas näher, Guevara ließ dem Husqvarna-Piloten keine Chance zum Angriff.

Dass der vierte Saisonsieg des Ausnahmekönners anders war als seine vorigen hat nicht zuletzt auch mit seiner Geschichte zu tun. Der Mallorquiner war 2019 Sieger des European Talent Cups und hat in dem Jahr beide Rennen in Aragón gewonnen. 2020 war Guevara Moto3-Junior-Weltmeister, in dem Jahr hat er alle drei Rennen, die im Motorland stattfanden, gewonnen. Ein gutes Omen also? Er hat jetzt 33 Punkte Vorsprung, denn sein Teamkollege Sergio Garcia kam vom 12. Startplatz nicht wesentlich weiter vor, er fiel zum Ende des Rennens sogar noch einen Platz weiter zurück. Und Dennis Foggia, in Misano noch der strahlende Sieger, landete gar noch einen Platz weiter hinten. Guevara war im Ziel völlig aufgelöst: „Ich hatte eine unglaubliche Pace. Zu Beginn, in der Mitte und zum Schluss. Und mein Team hat mir ein unglaubliches Motorrad hingestellt." Ayumu Sasaki war zwar ständig in Sichtweite, konnte aber nichts ausrichten: „Izan war immer ein klein wenig schneller als ich. Ich habe versucht, ihm zu folgen und dabei die Reifen zu schonen, aber er hat in den letzten drei Runden noch einmal zugelegt. Ich spürte, dass ich vorn am Limit war, also habe ich nichts mehr riskiert." Dass der unendliche Nachschub an spanischen Fahrern so schnell nicht abebbt, zeigte Daniel Holgado. Der Junior-Weltmeister von 2021 fuhr erstmals aufs Podest. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Aragón (E) – 18. September 2022 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,463 km über 19 Runden à 5,077 km. 31 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 19 Grad, Asphalt: 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Izan Guevara (E)	GasGas	19	37.29,944 min	1.57,998 min	25
2.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	19	+0,957sec	1.57,967 min	20
3.	Daniel Holgado (E)	KTM	19	+12,906 sec	1.57,977 min	16
4.	Deniz Öncü (TR)	KTM	19	+12,906 sec	1.57,896 min	13
5.	Adrian Fernández (E)	KTM	19	+16,695 sec	1.58,266 min	11
6.	Iván Ortolá (E)	KTM	19	+16,721 sec	1.58,259 min	10
7.	David Muñoz (E)	KTM	19	+16,855 sec	1.58,212 min	9
8.	Jaume Masiá (E)	KTM	19	+16,961 sec	1.58,389 min	8
9.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	19	+17,048 sec	1.58,565 min	7
10.	John McPhee (GB)	Husqvarna	19	+17,071 sec	1.58,111 min	6
11.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	19	+17,136 sec	1.58,456 min	5
12.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	19	+17,167 sec	1.58,203 min	4
13.	Sergio Garcia (E)	GasGas	19	+17,217 sec	1.58,365 min	3
14.	Dennis Foggia (I)	Honda	19	+18,083 sec	1.58,663 min	2
15.	Diogo Moreira (BR)	KTM	19	+23,442 sec	1.58,037 min	1
16.	Riccardo Rossi (I)	Honda	19	+25,637 sec	1.58,859 min	-
17.	Taiyo Furusato (J)	Honda	19	+28,688 sec	1.59,197 min	-
18.	Andrea Migno (I)	Honda	19	+31,435 sec	1.59,223 min	-
19.	Stefano Nepa (I)	KTM	19	+31,525 sec	1.59,436 min	-
20.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	19	+31,592 sec	1.58,932 min	-
21.	Joel Kelso (AUS)	KTM	19	+31,599 sec	1.58,622 min	-
22.	Scott Ogden (GB)	Honda	19	+31,990 sec	1.59,025 min	-
23.	Kaito Toba (J)	KTM	19	+34,415 sec	1.59,152 min	-
24.	Mario Aji (RI)	Honda	19	+34,747 sec	1.59,295 min	-
25.	Ana Carrasco (E)	KTM	19	+1.00,627 min	2.00,493 min	-
26.	Alessandro Morosi (E)	KTM	19	+1.23,545 min	2.01,398 min	-
27.	Maria Herrera (E)	KTM	19	+1.23,608 min	2.01,427 min	-

Vorschau GP von Japan

ZEITPLAN

GP von Japan/Motegi (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 23. September 2022

6.15–6.55	Moto3	1. freies Training
7.10–7.50	Moto2	1. freies Training
8.05–9.20	MotoGP	1. freies Training

Samstag, 24. September 2022

2.00–2.40	Moto3	2. freies Training
2.55–3.35	Moto2	2. freies Training
3.50–4.35	MotoGP	2. freies Training
5.35–5.50	Moto3	Qualifying 1
6.00–6.15	Moto3	Qualifying 2
6.30–6.45	Moto2	Qualifying 1
6.55–7.10	Moto2	Qualifying 2
7.25–7.55	MotoGP	3. freies Training
8.05–8.20	MotoGP	Qualifying 1
8.30–8.45	MotoGP	Qualifying 2

Sonntag, 25. September 2022

3.00–3.10	Moto3	Warm-up
3.20–3.30	Moto2	Warm-up
3.40–4.00	MotoGP	Warm-up
5.00	Moto3	Rennen, 20 Rdn.
6.20	Moto2	Rennen, 22 Rdn.
8.00	MotoGP	Rennen, 24 Rdn.

STATISTIK

GP von Japan/Motegi (2020 und '21 kein Grand Prix)

Sieger 2019
Moto3: Lorenzo Dalla Porta (I), Honda
Moto2: Luca Marini (I), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019
Moto3: Niccolò Antonelli (I), Honda, 2.09,293 (= 133,6 km/h)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex, 2.00,985 (= 142,8 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.45,763 (= 163,4 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Lorenzo Dalla Porta (I), Honda, 1.57,790 (= 146,7 km/h)
Moto2: Jorge Martín (E), KTM, 1.50,834 (= 155,9 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.45,766 (= 163,4 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Álex Márquez (E), Honda, 1.57,112 (= 147,5 km/h) (2014)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1.50,788 (= 156,0 km/h) (2016)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha 1.45,350 (= 164,0 km/h) (2014)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Guevara	229
2.	Garcia	196
3.	Foggia	171
4.	Sasaki	158
5.	Masiá	155
6.	Öncü	128
7.	Suzuki	84
8.	Migno	83
9.	Holgado	77
10.	Tatay	69

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	287
2.	Honda	255
3.	KTM	246
4.	Husqvarna	194
5.	CFMoto	110

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	425
2.	Leopard Racing	299
3.	Red Bull KTM Ajo	238
4.	Sterilgarda Max Racing Team	211
5.	Red Bull KTM Tech3	193
6.	CFMoto PrüstelGP	146
7.	MT Helmets - MSI	129

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Guevara	1.57,868 min
2.	Sasaki	1.57,963 min
3.	Holgado	1.58,037 min
4.	Suzuki	1.58,271 min
5.	McPhee	1.58,296 min
6.	Foggia	1.58,363 min
7.	Ortolá	1.58,404 min
8.	Masiá	1.58,407 min
9.	Nepa	1.58,548 min
10.	Artigas	1.58,675 min
11.	Tatay	1.58,756 min
12.	Garcia	1.58,875 min
13.	Öncü	1.59,034 min
14.	Furusato	1.59,195 min
15.	Fernández	1.59,229 min
16.	Muñoz	1.59,281 min
17.	Moreira	1.58,308 min
18.	Rossi	1.58,872 min
19.	Migno	1.59,146 min
20.	Toba	1.59,221 min
21.	Yamanaka	1.59,221 min
22.	Kelso	1.59,369 min
23.	Ogden	1.59,415 min
24.	Fellon	1.59,468 min
25.	Aji	2.00,091 min
26.	Whatley	2.00,298 min
27.	Carrasco	2.00,361 min
28.	Bartolini	2.00,892 min
29.	Herrera	2.01,456 min
30.	Carraro	2.01,938 min



Alt gewinnt

Florian Alt hat mit Erwan Nigon und Steven Odendaal die „Goldene Schüssel“ bei den 24 Stunden von Le Castellet gewonnen. Den WM-Titel holte FCC Honda, Philipp Steinmayr wurde Superstock-Weltmeister.

Von: **Toni Börner**

Mit Florian Alt ist es in der Geschichte der Langstrecken-WM erst dem zweiten Deutschen nach Markus Reiterberger in Spa gelungen, einen Gesamtsieg bei einem 24-Stunden-Rennen für Motorräder einzufahren. Er gewann zusammen mit Nigon und Odendaal beim 100. Jubiläum und der 85. Austragung des Klassikers. Während die Konkurrenz der Reihe nach patzte, war die #333-Yamaha immer in Lauerstellung und lieferte sich mit den Kontrahenten besonders in der Nacht einen mehr als spannenden Kampf um die Podestplätze. „Alle um uns herum haben Fehler gemacht oder Pech gehabt“, so Florian Alt nach dem Rennen. „Da konnte man schon Angst bekommen, überhaupt die Führung zu übernehmen, denn das war für viele heute ein schlechtes Omen.“ Doch am Ende wurde es der erste Sieg eines Deutschen beim Bol d'Or.

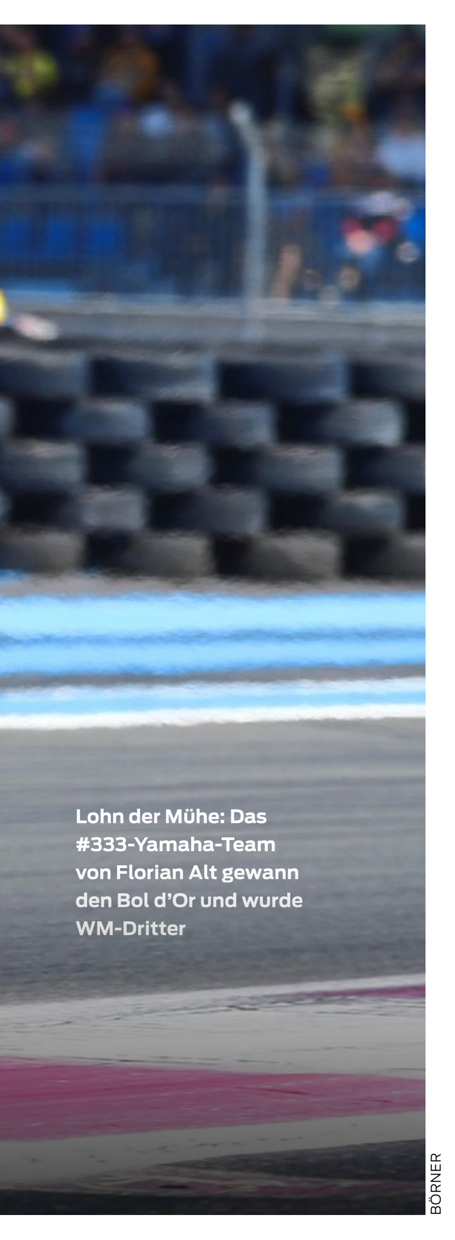
Rang 2 ging an die #77-Wojcik-Yamaha mit Sheridan Morais, Mathieu Gines und Dan Linfoot. Rund anderthalb Stunden vor Rennende hatte das Trio auch einmal kurzzeitig die Führung inne – doch dann riss auf Gines die Kette, er musste an die Box schieben und die Führung den späteren Siegern der #333 überlassen. Immerhin schafften sie noch Platz 2. SRC Kawasaki – die sich nach der Saison und dem Rücktritt von Teamchef Gilles Stafler aus der Langstrecke zurückziehen werden – holten nach anfänglichen Problemen und einem gewaltigen Rückschlag noch Rang 3. „Ich weiß noch nicht, was ich jetzt machen werde“, so der Neu-Rentner Stafler. „Oder vielleicht weiß ich das auch, aber ich sage es nicht“, grinste der Teamchef, der über das letzte Jahrzehnt mit seiner Mannschaft die 24-Stunden-Rennen in Le Mans und beim Bol d'Or nahezu nach Belieben hatte dominieren können.

> „Normalerweise macht sich eine Kupplung bemerkbar und fängt an zu rutschen. Hätten wir sie planmäßig getauscht, hätten wir die Führung auch verloren.“
>
> Frank Hoffmann, ERC-Ducati

Blamage der Favoriten

Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha – sie alle haben mit ihren Werksteams die Jubiläumsausgabe bereits in den ersten drei Stunden verloren. Für Yoshimura SERT Suzuki endete damit – zumindest offiziell – eine Ära mit einem der schlechtesten Ergebnisse der Teamgeschichte: Der WM-Leader fiel bereits nach nur 34 Runden mit Motorschaden aus. Kurios: Die Mannschaft hätte trotzdem noch Weltmeister werden können, war aber eben auf das Pech der Konkurrenz angewiesen. Auf die Frage, wie es nächstes Jahr weitergeht, hält sich Dominique Saulnier bedeckt: „Unser Vertrag mit Yoshimura läuft noch ein weiteres Jahr – aber es ist noch nichts fix“, will er sich nichts entlocken lassen.

Die nächsten prominenten Ausfälle der ersten drei Stunden: Das BMW-Werksteam von Werner Daemen und YART-Yamaha von Mandy Kainz. Beide Teams fielen mit Motor-Problemen aus. Später sollte noch die Tati-Kawasaki mit Bastien Mackels, Leon Haslam und Gregory LeBlanc mit einer gerissenen Ventilfeder zu



Lohn der Mühe: Das #333-Yamaha-Team von Florian Alt gewann den Bol d'Or und wurde WM-Dritter

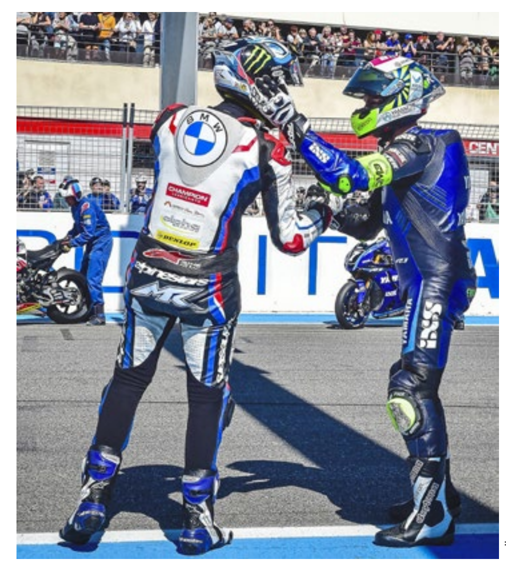
BÖRNER





BÖRNER

SRC-Kawasaki (#4) wurde Dritter, Vójcik-Yamaha (#77) Zweiter



BÖRNER

Markus Reiterberger und Marvin Fritz: Frühe Ausfälle



BÖRNER

Stramme Leistung: ERC-Ducati führte am längsten, ging dann aber auf Risiko und verlor so den Sieg

kämpfen haben. Alle Teams versuchten, die Motor-Innereien zu tauschen und zu reparieren, doch das Mitreden um den Sieg nach 24 Stunden war von vornherein verstummt.

Drama pur zum Schluss

ERC-Ducati hatte 440 der insgesamt 718 gefahrenen Rennrunden geführt. David Checa und Xavi Forés mussten dabei ab kurz nach Mitternacht zu zweit fahren, da Chaz Davies über starke Rückenschmerzen klagte. Letzten Endes führte eine Poker-Entscheidung dazu, dass die Werks-Panigale V4R die Führung verlor. „Nach jeweils zehn Stunden ist eigentlich die Kupplung zu tauschen", erklärte Team-Manager Frank Hoffmann. „Doch normalerweise macht sich eine Kupplung bemerkbar und beginnt zu rutschen. Das war nicht der Fall. Stattdessen ist sie so kaputtgegangen, dass sie noch etwas im Motor zerstört hat – was wir aber auch reparieren konnten." Durch den Schaden war Öl auf die kochend heiße Kupplung gekommen und hatte zunächst anhand der Qualm-Entwicklung gar vermuten lassen, dass sich der Motor verabschiedet hätte. Das Team verlor bei der Reparatur rund zwölf Runden und damit den Sieg. Am Ende wurde es Platz 5 – was vor Saisonbeginn noch ein starkes Ergebnis für die Ducati-Truppe aus Karlsruhe gewesen wäre. Jetzt hatte es den bitteren Beigeschmack des selbst verzockten Sieges. „Wir sind auf Risiko gegangen", so Hoffmann. „Hätten wir planmäßig getauscht, hätten wir die Führung auch verloren." Da wusste man aber auch noch nicht, dass die einzig in Schlagdistanz verbliebene Konkurrenz in Form der #77-Wojcik-Yamaha mit dem Kettenriss ebenfalls noch zu einem Reparaturstopp reinkommen würde.

Österreicher Weltcupsieger

Philipp Steinmayr und seine Teamkollegen Hugo Clere und Baptiste Guittet feierten mit dem Team 18 Sapeurs Pompiers der französischen Feuerwehr den Titel-Gewinn in der Stocksport-Klasse. „Das Rennen war so gar nicht unseres", so Steinmayr nach Platz 17 in der STK-Wertung. „Ein Problem jagte das nächste, vom Kühlerwechsel bis hin zur Kopfdichtung." Man hatte aber in den vorangegangen Saisonrennen einen ordentlichen Grundstein gelegt und profitierte beim eigenen Pech in Le Castellet auch vom Pech der direkten Konkurrenz. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Bol d'Or, 24 Stunden von Le Castellet, 17./18. September 2022, 4. WM-Lauf; 4073,214 km, 718 Rdn. à 5,673 km; 43 Teams gestartet, 31 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Viltais Racing Igol (Alt/Nigon/Odendaal)	Yamaha	718 Runden
2.	Wójcik Racing Team EWC 77 (Gines/Linfoot/Morais)	Yamaha	+ 1 Rde.
3.	Webike SRC Kawasaki France (De Puniet/Masson/Marino)	Kawasaki	+ 2 Rdn.
4.	F.C.C. TSR Honda France (Di Meglio/Hook/Techer)	Honda	+ 4 Rdn.
5.	ERC Endurance Ducati (Davies/Forés/Checa)	Ducati	+ 12 Rdn.
6.	Maco Racing Team (West/Boulom/Kovacs)	Yamaha	+ 14 Rdn.
7.	RAC41-Chromeburner (Leesch/Hardt/Tessels)	Honda	+ 14 Rdn.
8.	BMRT 3D Maxxess Nevers (Pilot/Loiseau/Cresson)	Kawasaki	+ 16 Rdn.
9.	Team Bolliger Switzerland #8 (Thöni/Bühn/Denis)	Kawasaki	+ 16 Rdn.
19.	Motobox Kremer (Dehaye/Walchhütter/Ströhlein)	Yamaha	+ 29 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1.	F.C.C. TSR Honda France	154 Punkte
2.	Yoshimura SERT Motul	130
3.	Viltais Racing Igol #333	114
4.	Tati Team Beringer Racing	107
5.	Wójcik Racing Team EWC 77	97,5

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	221,5
2.	Kawasaki	191,5
3.	Honda	139
4.	BMW	119
5.	Suzuki	104


Toni Mang: Trotz überlegenem Sieg 250er-WM-Titel an Tournadre verloren

ARCHIV

Mal so, mal so

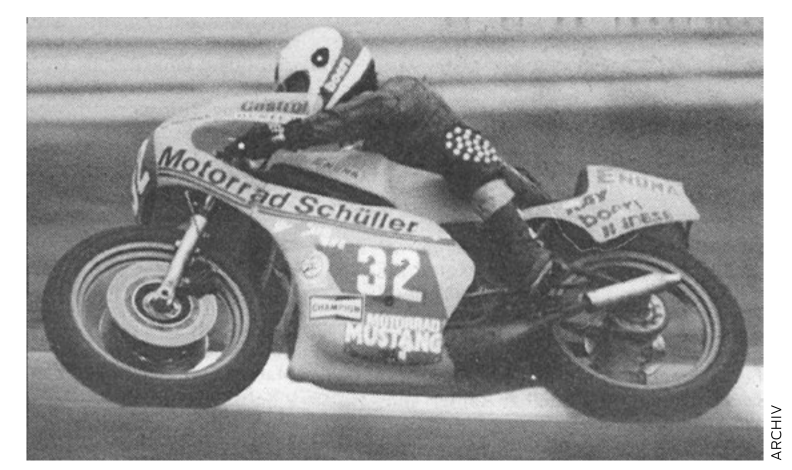
Beim WM-Finale 1982 verlor Toni Mang zwar trotz Sieg den 250er-WM-Titel gegen den Franzosen Jean-Louis Tournadre, dafür wurde er bei den 350ern zum ewigen Weltmeister.

Von: **Imre Paulovits**

Es war eine große Zeit des deutschen Motorradsports. Toni Mang hatte 1981 die Motorrad-WM in zwei Klassen dominiert, und eigentlich sprach nichts dagegen, dass seine Dominanz bei den 250ern und den 350ern auch 1982 anhalten würde. Doch dann begann die 250er-Saison im französischen Nogaro, und Toni Mang fuhr wegen Sicherheitsbedenken mit vielen anderen Stars vorzeitig heim. Das 250er-Rennen gewann der bis dahin wenig bekannte, 23-jährige Yamaha-Privatfahrer Jean-Louis Tournadre, und dieser Sieg gab ihm einen Schwung, der über die ganze Saison anhielt. Mang gewann in Misano, Assen und Spa zwar drei Rennen in Folge, doch er hatte auch einen Ausfall in Rijeka und verwachste bei der Reifenwahl in Brünn, während Tournadre mit ständigen Top-Platzierungen und Podestplätzen seine WM-Führung behauptete.

So kam er mit 110 Punkten nach Hockenheim, Toni Mang lag acht Punkte zurück. Bei dem damaligen Punktesystem reichte dem Franzosen bei einem Sieg Mangs ein vierter Platz zum WM-Titel. Mang fuhr in beiden Klassen die Pole-Position heraus, bei den 250ern war er 1,2 Sekunden schneller als der Rest, Tournadre schaffte nur Startplatz 12. Doch Martin Wimmer fiel wegen eines lecken Kühlers bereits in der Aufwärmrunde aus, und Didier de Radiguès verzichtete auf das Rennen, um sich auf den Titelkampf bei den 350ern zu konzentrieren. So waren es gleich zwei weniger, die sich zwischen Mang und seinem Herausforderer platzieren konnten.

Im Rennen kämpfte Mang zunächst mit den beiden Pernod-Piloten Thierry Espié und Christian Estrosi sowie den beiden MBA von Paolo Ferretti und Roland Freymond. Was die anderen auf den langen Geraden im Windschatten auch anstellten, in der Ostkurve, in den Schikanen und im Motodrom war Mang überlegen und am Zielstrich immer vorn. Tournadre machte Plätze gut, doch wirklich auf WM-Kurs war er erst, nachdem sich die beiden Pernod-Fahrer hinter ihn fallen ließen. Manfred Herweh, der in Hockenheim sein WM-Debüt gab, überholte Tournadre, doch die beiden Pernod-Piloten und Patrick Fernandez nahmen ihn in die Zange, um Tournadre freie Bahn zu sichern. Mang gewann, und wenn Espié schließlich Tournadre auch wieder abhängte, um einen Podestplatz für Pernod zu sichern, mit dem vierten Platz im Ziel war Tournadre unter einem gewaltigen Pfeifkonzert und „Toni, Toni“-Rufen der Zuschauer Weltmeister. Mang nahm es gelassen: „Dass Tournadre nach all seinen Top-Plätzen auch hier einen vierten Platz hinbekommt, war mir ziemlich klar.“



Manfred Herweh: Sieg bei seinem WM-Debüt im verregneten 350er-Rennen

ARCHIV

Auf immer und ewig

Vor dem 350er-Rennen begann es zu regnen, und Mangs Kawasaki akzeptierte dies am Start nur widerwillig. Bis sie einigermaßen Leistung entfaltete, waren zwei Drittel des Feldes an ihm vorbei. Doch seinem verbliebenen WM-Gegner Didier de Radiguès lief Wasser in die Kerzenstecker, nach einem Boxenstopp wurde er nur Zwölfter. Manfred Herweh hatte sich an die Spitze gesetzt, und wenn Mang auch alles gab, der Lampertheimer behielt im Ziel noch entscheidende 0,4 Sekunden Vorsprung. Er wurde bei seinem ersten Grand Prix der letzte 350er-Sieger der Geschichte, Toni Mang der ewige Weltmeister.

Jean-Louis Tournadre sollte danach nie wieder einen WM-Punkt erringen. Manfred Herweh fügte seinem Debüt-Sieg noch fünf weitere hinzu, mit seiner Eigenbau-Rotax wurde er 1984 nur knapp von Christian Sarron geschlagen: Vizeweltmeister bei den 250ern. Und Toni Mangs Karriere sollte noch weitere Highlights bekommen, bis hin zu seinem fünften WM-Titel 1987. ■

WM-ENDSTAND 1982

250 ccm

1.	Jean-Louis Tournadre (F)	Yamaha	118 Punkte
2.	Toni Mang (D)	Kawasaki	117
3.	Roland Freymond (CH)	MBA	72
4.	Martin Wimmer (D)	Yamaha	48
5.	Carlos Lavado (YV)	Yamaha	39
6.	Didier de Radiguès (B)	Yamaha	38
7.	Paolo Ferretti (I)	MBA	34
8.	J.-Louis Guignabodet (F)	Kawasaki	30
9.	Jeff Sayle (AUS)	Armstrong	27
10.	Christian Sarron (F)	Yamaha	26

WM-ENDSTAND 1982

350 ccm

1.	Toni Mang (D)	Kawasaki	81 Punkte
2.	Didier de Radiguès (B)	Chevallier	64
3.	Jean-François Baldé (I)	Kawasaki	59
4.	Eric Saul (F)	Chevallier	52
5.	Carlos Lavado (YV)	Yamaha	36
6.	Alan North (ZA)	Yamaha	31
7.	Jacques Cornu (CH)	Yamaha	31
8.	Christian Sarron (F)	Yamaha	21
9.	Patrick Fernandez (F)	Yamaha	20
10.	Gustav Reiner (D)	Yamaha	19

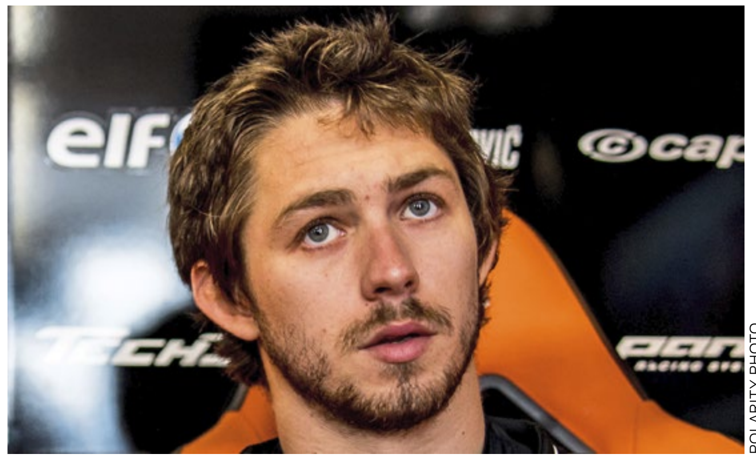
Superbike-WM

Yamaha mit Gardner

Moto2-Weltmeister Remy Gardner hat sich nach seiner Kündigung bei KTM für 2023 einen Platz in der Superbike-WM bei GRT-Yamaha gesichert.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn die MotoGP-Saison für Remy Gardner auch durchwachsen war und sein Tech3-Vertrag für 2023 nicht verlängert wurde – der amtierende Moto2-Weltmeister fand umgehend einen Platz im Superbike-WM-Fahrerlager. Er unterschrieb letzte Woche einen Vertrag bei GRT-Yamaha für 2023. Teambesitzer Filippo Conti konnte seine Freude kaum verbergen: „Wir sind erfreut, Remy Gardner in unserem Team begrüßen zu können. Er passt perfekt in unser Programm von jungen Fahrern, und er hat bereits auf höchstem Niveau seine Fähigkeiten unter Beweis gestellt. Ich denke, er wird ein großer Gewinn für uns sein.“ Die Frage ist, wann Gardner seine Arbeit in der Superbike-WM antreten kann. Nach dem MotoGP-Finale in Valencia folgen noch zwei Rennen in der Superbike-WM, das Finale findet im australischen Phillip Island statt, daheim wäre Gardner ein großer Publikumsmagnet, wenn KTM ihn freigibt. Wer Gardners Teamkollege wird, steht derweil noch nicht fest. „Wir wollen uns den bestmöglichen Fahrer sichern. Ich kann derzeit noch keine Namen nennen, aber in der Vergangenheit haben wir den Besten aus der Supersport-WM in die Superbike-WM gebracht. Und wir arbeiten auch im Moment an dieser Lösung“, sagte Yamaha-SBK-Boss Andrea Dosoli. Ob er damit Dominique Aegerter meint? ■



POLARITY PHOTO

Remy Gardner: Fährt er bereits beim Superbike-WM-Finale in Australien?

Superbike-WM

BMW mit Gerloff

Den Zuschlag für den zweiten Platz im Bonovo-BMW-Team hat Garrett Gerloff bekommen, dessen Vertrag bei Yamaha nach der Verpflichtung von Gardner nicht verlängert wurde.

Von: **Imre Paulovits**

Im Wettlauf um den zweiten Platz beim deutschen Bonovo-BMW-Team hat der 27-jährige Amerikaner Garrett Gerloff das Rennen gemacht. Gerloff war 2016 und ’17 US-Supersport-Meister, wechselte 2018 zu den Superbikes und wurde 2019 Dritter der US-Meisterschaft. 2020 stieg er in die Superbike-WM ein und holte sich in seiner ersten Saison drei Podestplätze. 2021 holte er zwei weitere Podestplätze, war aber auch in einige Kollisionen verwickelt. Dieses Jahr kam er über einen fünften Platz im ersten Rennen von Magny-Cours nicht hinaus. Nun hofft er, mit dem Tapetenwechsel wieder an frühere Erfolge anzuknüpfen. BMW Motorrad Renndirektor Marc Bongers und Teambesitzer Jürgen Röder halten große Stücke auf ihren Neuzugang. „Ich hoffe, dass wir alles bereitstellen können, was Garrett sich wünscht und vorstellt, und ich denke, dann sind wir für die neue Saison bestens gerüstet“, meint Röder. ■



BMW

Garrett Gerloff: Der US-Amerikaner kommt nach drei Yamaha-Jahren zu BMW

NACHRICHTEN

IDM
Am nächsten Wochenende findet das IDM-Finale in Hockenheim statt, und es wird nicht an Attraktionen mangeln. So können im IDM-Paddock vom 23. bis 25. September die Original-Motorräder von Fabio Quartararo und Toprak Razgatlioglu bewundert werden. Zu sehen sein werden die edlen Renner auf dem Gilles-Stand von Freitagvormittag bis zum Sonntag nach dem letzten Rennen.

IDM-SUPERSPORT
Wenn die IDM am kommenden Wochenende ihr Finale in Hockenheim austrägt, ist die Saison für Thomas Gradinger noch nicht abgeschlossen. Der 26-jährige Österreicher ist noch lange mit seiner in Schleiz verletzten Schulter und drei gebrochenen Brustwirbeln beschäftigt, bevor er im nächsten Jahr wieder Motorrad fahren kann. Es stehen noch weitere Operationen an: „Am Rücken und an der Hand werden Stäbe, Schrauben und Platten entfernt.“ Der Plan, sich in der IDM neu zu stärken und wieder in die Supersport-WM aufzusteigen, liegt auf Eis: „Ich gehe aber davon aus, dass ich nächstes Jahr mit Eder Racing weitermache. Aber ich muss erst mal sehen, wann ich wieder aufs Motorrad komme und wie es dann ausschaut.“ Beim Hockenheim-Finale wird der Österreicher Leon Lambing, wie schon auf dem Red Bull Ring, die Supersport-Yamaha YFR-R6 von Gradinger fahren.

MOTOAMERICA
Vor den beiden Rennen des US-Meisterschaftfinales am Wochenende trennen Jake Gagne (Yamaha) und Danilo Petrucci bei den Superbikes ganze vier Punkte. Bei den Supersport ist Josh Herin (Ducati) der Titel nicht mehr zu nehmen. Bei den King of the Baggers krönte sich Tyler O’Hara (Indian) beim Lauf in New Jersey zum Meister.



Erster polnischer Speedway-Fahrer mit drei WM-Titeln: Bartosz Zmarzlik

FIMSPEEDWAY.COM

Dominant wie nie

Bartosz Zmarzlik ließ in Målilla keinerlei Zweifel aufkommen. Dominant wie nie zuvor gewann der Pole vorzeitig in Schweden seinen dritten Weltmeistertitel.

Von: **Andreas Fahldiek**

Vor diesem Speedway-GP in der Skrotfrag-Arena war klar, dass der WM-Führende Bartosz Zmarzlik sich vor seinem stärksten Rivalen Leon Madsen platzieren musste, um vor dem letzten GP im polnischen Torun vorzeitig Weltmeister zu werden. Für Madsen war es eine fast unlösbare Aufgabe. Im 17. Lauf trafen er und Zmarzlik erstmals aufeinander. Der Pole setzte eine erste Duftmarke und gewann den Lauf souverän. Madsen aber zeigte Nerven und wurde nach einem langen Aufsteiger am Start nur Letzter. Im ersten Halbfinale kam Madsen auf der dritten Startbahn nur schwerfällig als Letzter aus den Bändern und fuhr dem Feld hinterher. Ende der zweiten Runde hatte er zudem noch einen technischen Ausfall. Die WM war in diesem Moment entschieden. Der Däne war keineswegs enttäuscht, denn schon beim letzten GP in Vojens sagte er, dass sein Fokus auf die Saison 2023 gerichtet sei.

Jüngster Triple-Champion

„Ich fahre hier mein eigenes Rennen. Aber nächstes Jahr möchte ich Bartosz schlagen", kommentierte der 34-Jährige. Somit kehrte Zmarzlik nach einem Jahr Pause vorzeitig auf den Speedway-Thron zurück. Er ist der jüngste Triple-Champion in der Speedway-Historie. Es ist der erste WM-Titel, den er vorzeitig und so überzeugend gewonnen hat. Seit seiner ersten GP-Vollzeit-Saison 2016 konnte der Pole nicht weniger als drei Gold-, zwei Silber- und eine Bronzemedaille gewinnen.

Die beiden finalen Läufe des Abends wurden zum wahren Triumphzug des 27-jährigen polnischer Rekordweltmeisters. Im zweiten Halbfinale setzte er – wie so oft schon – zu seinem berüchtigten Gegengeraden-Punch an und fuhr sich unwiderstehlich zum Sieg. Ein Blitzstart vom erneut gewählten zweiten Startplatz verhalf Zmarzlik zu einem grandiosen Start-Ziel-Sieg. „Ich verstehe es jetzt noch nicht wirklich. Ich weiß, was ich gewonnen habe, aber ich habe jetzt noch nicht das volle Gefühl dafür. Vielleicht werde ich es morgen früh besser verstehen. Ich bin sehr glücklich, weil ich jetzt weiß, dass ich die Weltmeisterschaft gewonnen habe. Für mich ist es eine schöne Nacht. Jetzt kann ich mit Titel Nummer drei nach Torun fahren, und das macht es für den Kopf viel einfacher." Als Nächstes – so Zmarzlik – strebe er an, 2023 zum vierten Mal Weltmeister zu werden: „Ich habe viele Träume, und ich möchte das schaffen. Doch das liegt in der Zukunft."

Dieses Vorhaben hatte auch schon Tai Woffinden 2018 nach seinem dritten Titel. Der Brite bot in Målilla eine gute Leistung. Im Finale hatte er einen schlechten Start von der Innenbahn. Anfangs der dritten Runde wurde er noch von Maciej Janowski überholt und verlor einen Platz auf dem Treppchen. Woffinden war nicht sichtlich enttäuscht. „Wir probieren schon jetzt einige Dinge für 2023. Es ist, wie es ist", so der Engländer. Janowski meldete sich mit einer ansprechenden Leistung zurück. Aber nach Fredrik Lindgrens zweitem Platz im Finale fiel er doch noch aus den Top 6 der Gesamtwertung, die zum Verbleib in der nächsten GP-Saison berechtigen.

Mads Hansen überraschte

Der Liebling des in Målilla ansässigen Klubs Dackarna sagte dazu: „Endlich haben wir wieder ein gutes Ergebnis. Ich bin sehr stolz. Wir haben die ganze Woche hier verbracht. Die Bahn war ähnlich wie bei den Ligarennen. So brauchten wir nicht lange nach dem besten Setup zu suchen. Mein Bike funktionierte von Anfang an sehr gut. Wir haben während des Rennens nur ein paar Änderungen vorgenommen." Janowski war einer der Ersten, die Zmarzlik gratulierten.

Überrascht hat Mads Hansen. Der Däne fuhr ein überzeugendes GP-Debüt. Der Fahrer der Trans MF Landshut Devils bekam als Nachrücker seine Chance, weil Mikkel Michelsen und Jakub Miskowiak verletzt sind.

Beim letzten GP in Torun geht es jetzt noch um die Bronzemedaille und die Top-6-Platzierungen. Den Dritten und den Siebtplatzierten trennen lediglich acht Punkte voneinander. ■

SPEEDWAY-WM

Målilla (S), 17. September

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	13+3 Punkte
2.	Fredrik Lindgren (S)	9+2
3.	Maciej Janowski (PL)	11+1
4.	Tai Woffinden (GB)	8+0
5.	Martin Vaculik (SK)	13
6.	Robert Lambert (GB)	10
7.	Patryk Dudek (PL)	7
8.	Leon Madsen (DK)	10
9.	Jason Doyle (AUS)	7
10.	Mads Hansen (DK)	6
11.	Jack Holder (AUS)	6
12.	Oliver Berntzon (S)	5

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 von 10 Rennen

1.	Bartosz Zmarzlik	148 Punkte
2.	Leon Madsen	117
3.	Patryk Dudek	100
4.	Robert Lambert	97
5.	Dan Bewley (GB)	93
6.	Fredrik Lindgren	92
7.	Maciej Janowski	92
8.	Tai Woffinden	88
9.	Jason Doyle	76
10.	Martin Vaculik	71
11.	Mikkel Michelsen (DK)	70
20.	Kai Huckenbeck (D)	7



FIMSPEEDWAY.COM

Entschieden: Zmarzlik fährt vor Lindgren und Janowski über die Linie


GOFFELMEYER

„Ich komme koordiniert zurück“

Seit 14 Jahren gehört Kevin Wölbert (33) zu den besten deutschen Speedwayfahrern. Obwohl er in Großbritannien und Polen große Erfolge feiern konnte, kam er bis heute nicht in die absolute Weltspitze und nahm 2022 nicht an der WM-Qualifikation teil. MSa fragte, warum.

Von: **Thomas Schiffner**

Sie sind schon lange im Geschäft, waren jahrelang in den britischen Profiligen erfolgreich und später, bis heute, in der 2. polnischen Liga. Waren Ihre Jahre auf der Insel die besten?
Ich hatte in England eine tolle Zeit, und die Entscheidung einzusteigen, war zum damaligen Zeitpunkt definitiv richtig. Fahrerisch habe ich mich weiterentwickelt. Aber man darf dort nicht hängen bleiben. Polen ist im Speedway immer der richtige Weg. Anfangs ist England okay, aber man muss dann auch wieder den Absprung schaffen. Ich fahre in Polen seit fünf Jahren jede Saison über 100 Punkte.

Das heißt, die polnische Liga bringt einem Fahrer mehr als eine Saison mit vielleicht 60 Rennen in England?
Das kann jeder nachlesen. Ich musste feststellen, dass es mir zunehmend schwerer gefallen ist, erfolgreich auf größeren und härteren Bahnen zu fahren. Daher rückte mein Fokus dann wieder mehr in Richtung Polen. Ich bin Profi, muss davon leben.

Sie sind dreimal Deutscher Meister, haben ganz viel erreicht, aber bei den großen, wichtigen Rennen fehlte immer das kleine Quäntchen.
Da muss alles zusammenspielen. Als ich 2017 Deutscher Meister wurde, wollte ich die WM-Quali 2018 in Abensberg fahren, der DMSB hat mich aber nach Italien geschickt. Das zog sich die Jahre über so durch. Da spielen die Karten nicht für mich. Die Funktionäre waren nie auf meiner Seite.

Sie fuhren dennoch weiter die WM-Qualifikation, bis 2021. Aber dieses Jahr nicht mehr.
Wegen dem Brand in meiner Werkstatt. Im Januar sind meine 200 qm große Werkstatt mit Ausstattung und das gesamte Rennequipment vernichtet worden. Ich hatte nicht einmal mehr einen Mechaniker, stand mit dem ganzen Schutt da, und da lag die Priorität erst mal auf Polen. Ich habe Familie, zwei Kinder, 2019 ein Haus gekauft, da hängt ganz viel dran.

> „Obwohl ich Meister war, musste ich hinten anstehen. Funktionäre waren nie auf meiner Seite.“
>
> Kevin Wölbert

Jeder Speedwayfahrer nennt als sein Primärziel die GP-Teilnahme. Ist das für Sie mit 33 Jahren noch realistisch?
Magnus Zetterström hat sich auch im höheren Alter noch qualifiziert. Aber heute zählt in der Weltspitze nicht mehr das Können, sondern nur die Frage, wer das Geld hat. Wer sich das gute Material kaufen kann, der spielt vorne bei der Musik mit. Tai Woffinden hat das klipp und klar so gesagt. Es ist wie in der Formel 1: Wenn du Sebastian Vettel heißt und das verkehrte Auto hast, dann fährst du eben hinterher.

Fahren deshalb die deutschen Fahrer fast ausnahmslos der Weltspitze hinterher?
Wir deutschen Fahrer sind da schlecht aufgestellt, denn die anderen haben mehr Kapazität. Es ist ein Unterschied, ob du drei, vier Motoren kaufst, oder eben mal 20. Das ist ein ganz anderes Level, da kannst du viel mehr probieren. Aber auch ich finanziere meinen Sport in Polen, das zählt in erster Linie.

Warum schafft es auch einer wie Huckenbeck nicht?
Ich denke, dass wir Deutschen selbst zu wenig zusammenarbeiten. Vom Verband abgesehen, auch Fahrer-technisch wird zu wenig zusammengearbeitet. Jeder backt sein eigenes Brot.

WM und EM sind also für Sie gestorben?
Nein, es sind Prädikatsläufe, die du für dich selbst fährst. Und ich denke, dass ich nächstes Jahr auch wieder SEC und WM machen werde. Ich bin jetzt wieder gut aufgestellt und komme koordiniert zurück. Dieses Jahr ging es wegen dem Brand nicht.

Was ist sonst für die nächste Saison geplant?
Ich habe wieder für Rzeszow unterschrieben. Wir wollen nächstes Jahr in die 1. Liga aufsteigen, die Chancen sind gut. Das ist ein sehr professioneller Club. Ich möchte einmal dabei sein. Ich bin dort 2022 wieder konstant meine Punkte gefahren. Von Dänemark habe ich auch ein Angebot. ■



Kevin Wölbert

Geburtstag: 14. Juni 1989
Geburtsort: Crivitz (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2004: Deutscher Meister U16
2008: Dt. Speedwaymeister
2010: Premier League Meister (GB)
2011: Dt. Speedwaymeister, Elite League Meister (GB)
2013: Paar-Europameister (D)
2015: Bundesliga-Meister (Stralsund), Premier League Meister (GB)
2017: Dt. Speedwaymeister
2022: Dt. Vizemeister, Bundesligameister (Stralsund)

NACHRICHTEN

TONI BOUS ZWEITE „16“
Nachdem „Übertrialer“ Toni Bou kürzlich mit dem 16. Indoor-WM-Titel gekürt wurde, sicherte sich der Spanier am Wochenende in Ponte di Legno (I) auch seinen 16. TrialGP-Titel outdoor. Obwohl der Spanier am Samstag Matteo Grattarola unterlag, stand er bereits als alter und neuer Weltmeister fest. Mit einem Sieg am Sonntag vor dem Italiener führt Bou die WM-Schlusstabelle mit 191 Punkten vor seinen Landsmännern Jaime Busto (140) und Adam Raga (131) an.

BLÖDORN EM-SIEBTER
Das Finale der Speedway-U19-EM in Nagyhalasz (H) wurde wegen schlechten Wetters nach vier von fünf Durchgängen abgebrochen. Europameister wurde Jesper Knudsen (DK) vor Mathias Pollestad (N) und Casper Henriksson (S). Mitfavorit Norick Blödorn (18) stürzte im zweiten Durchgang, wurde disqualifiziert und kam mit sieben Punkten auf Platz 7. Erik Bachhuber wurde Neunter.

ROCZEN BEI HRC RAUS
Ken Roczen und Honda gehen ab sofort getrennte Wege. Der 28-jährige Mattstedter lehnte ein Angebot von HRC Honda ab, das eine Ausschlussklausel für die neue Supercross-WM enthielt. Die Zukunft des Thüringers ist unklar. Roczen selbst bezeichnete sich selbst im Gespräch mit James Stewart als „free agent“, wartet somit auf Angebote.

SYDOW ENDURO-SIEGER
Beim 3. Lauf zur Deutschen Enduro-Meisterschaft im norddeutschen Rehna holte der 22-jährige Jeremy Sydow nach seinem Umstieg vom Motocross zum Enduro spontan den Tagessieg in der E2-Klasse. In der Gesamtwertung (Championat) wurde er Zweiter hinter seinem neuen Sherco-Teamkollegen Luca Fischeder. Fischeder übernimmt damit die Führung im Championat.



Alfa Romeo



Stelvio Q4, EZ 09/19, 9.800 km!, 510 PS, grigio vesuvio/nero, Neuzust., Garantie, 69.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59095

Aston Martin



Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 l, Bj. 3/99, Reihen 6 Zyl. Kompressor, 5-Gang Handschaltung, TÜV, orig. 25000 km, blaumet., Leder hell, Vollausstattung, VB 59.000,- €. Tel. 06145/2303

BMW



1980 BMW M1, Original, erst 23.921 km, matching no´s, dt. Erstauslieferung, € 675.000,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

Ferrari



Ferrari 412 GT, Handschaltung, Mod. 1989, 250 kW, schwarz-met./Leder schwarz, Motor und Karosserie revidiert, (70.000,- € investiert), Klima, E-Sitze, Scheckheft, Top Fahrzeug, 115.000,- € §25a. German-Car.Net, Bernhard Weiss, Werkstrasse 10-12, 24848 Kropp, Tel. 04624-8031931, info@german-car.net, www.german-car.net H



550 Fiorano, M. Schumacher Edition, EZ 01/2001, 375 kW/485 PS, 52.000 km, 1 von 5 gebauten Fzg., Carbon Racing Sitze, Leder schwarz, 4-Punkt-Gurte, komplette Carbon-Ausstattung, Scuderia-Embleme, Klima, R/CD, Bordbuch, Werkzeug, P.a.A, Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Maximilianstr. 17, 89340 Leipheim, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59093



F355 GTB, Bj. 07/1997, 81000 km, Handschaltung!, 381 PS, top gepflegt, grigio titanio, Leder kashmir, mit Klima, Scheckheft, 97.500,- € §25a. German-Car.Net, Bernhard Weiss, Werkstrasse 10-12, 24848 Kropp, Tel. 04624-8031931, info@german-car.net, www.german-car.net H

Jaguar



Jaguar Daimler Super V8, Langversion, Bj. 5/99, Autom. 4,0 V8, 363 PS, orig. 51000 km, racing green, Leder hell, Klapptische im Fond, Magnesium Felge Winter LM Jaguar, VB 45.000,- €. T. 06145/2303

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lamborghini



Jalpa, EZ 08/85, 195 kW/255 PS, rot/Leder beige, 37.000 km, Klima, el. FH, Alpine R/C, 1 von 442 Fzg., P.a.A , Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Maximilianstr. 17, 89340 Leipheim, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59094

Land Rover



Kaufe Range Rover ab Bj. 2022, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59087



2002 Mercedes SL 55 AMG, erst 19.089 km! 1. Hand! Top-Ausstattung, € 84.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



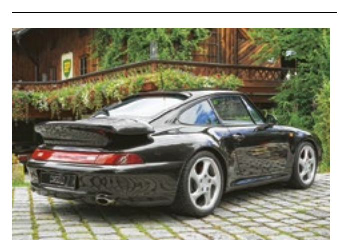
2009/14 Mercedes SLS AMG, geringe Laufleistung, gute Farbe ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche



911 GT3 Clubsport, EZ 09, 117000 km, 320 kW (435 PS), Sport-Chrono, Navi, Klima, Xenon, 109.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59098



1996 Porsche 993 turbo, 98.500 km, original, dt. Auto, 2. Hand, Exklusiv Ausstattung, € 189.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



1992 Porsche 964 Cup Coupé, Einsatz im offiziellen Porsche Cup belegbar, außerordentlicher Zustand! € 268.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye



Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





www.berlin-tuning.com H

Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most am 23. Oktober 2022 www.amc-burgau.de







Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 41/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

60 Jahre nach seinem ersten F1-Titel wurde Graham Hill in Goodwood gefeiert – mit Sohn Damon und vielen alten Autos

Rollende Köpfe

Hondas F1-Ausstiege
MSa 40/2022

Wenn ich an die Rückzüge Hondas aus der Formel 1 denke, kann ich mir ein Grinsen nicht verkneifen. Ende 2008 zog man Hals über Kopf den Stecker, nur um Ross Brawn eine intakte Fabrik und ein siegfähiges Auto zu hinterlassen, in das er nur einen Mercedes-Motor stecken musste, um Weltmeister zu werden. Für Ende 2021 wurde der Rückzug lange angekündigt, just zu dem Moment, als Red-Bull-Honda Weltmeister wurde. Jetzt versucht man durch die Hintertür RB Powertrain beratend zur Seite zu stehen, um vielleicht so wieder einen Fuß in die Tür zu bekommen. Wie viele Gesichter wurden in Japan verloren und wie viele Köpfe sind wohl gerollt?

Jens Rosenbohm
D-28832 Achim

Nur wenig gelernt

Safety-Car-Finish in Monza
MSa 40/2022

Zwischen den beiden Lesmo-Kurven gibt es auf der Innenseite keinen Notausgang. Ein Wegschieben des McLaren durch Streckenposten hätte auch bei nicht feststeckendem Gang länger gedauert. Warum wird nicht sofort der Bergungskran in Bewegung gesetzt? Das Safety Car wird von der Rennleitung vor den drittplatzierten Russell geschickt. Es dauert eine Ewigkeit, bis die richtige Reihenfolge hergestellt wird. Schließlich werden überrundete Fahrer so spät zum Rückrunden beordert, dass es für einen Zieleinlauf unter „Grün“ zu spät ist. Offensichtlich hat man aus den Vorkommnissen in Spa und Abu Dhabi 2021 nur wenig gelernt. Charlie, we miss you!

Arnold Napp
D-41460 Neuss

GT-Wochenende

GT Open am Red Bull Ring
MSa 40/2022

Ich war bei den GT Open am Red Bull Ring live dabei. Samt großartigem Rahmenprogramm: drei Nachwuchsklassen (Formula Open, Formula Regional by Alpine und die italienische Formel 4). Nebst noch Renault Clio Europa Cup. Insgesamt ein sehr gelungenes Wochenende trotz schlechtem Wetter. Leider wurde die gesamte Veranstaltung von euch mit keinem Wort in der aktuellen MSa erwähnt. Schade.

Alfred Raidl
A-1140 Wien

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



03. Oktober 2022: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
06. Oktober 2022: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)
20. Oktober 2022: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Samstag, 24. September

05.25	Moto3-WM Motegi, Qualifying **LIVE**	Servus TV
06.30	Moto2-WM Motegi, Qualifying **LIVE**	Servus TV
07.25	MotoGP Motegi, FP3 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
11.00	ETCR Sachsenring, Qualifying **LIVE**	Eurosport 2*
12.30	GT Masters Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
13.00	DTM Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Pro Sieben
13.10	SBK-WM Barcelona, Superpole (Aufz.)	Servus TV D**
13.15	DTM Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV A**
13.35	SBK-WM Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
13.50	SBK-WM Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.15	Carrera Cup Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
14.50	SBK-WM Barcelona, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
15.00	SSP-WM Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	DTM Trophy Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
16.05	DTM Spielberg, 1. Rennen (Zus.)	Servus TV D**

Sonntag, 25. September

04.20	Motorrad-WM Motegi, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
05.00	Moto3-WM Motegi, Rennen **LIVE**	Servus TV
06.20	Moto2-WM Motegi, Rennen **LIVE**	Servus TV
08.00	MotoGP Motegi, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.20	SSP-WM Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.30	GT Masters Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
13.00	DTM Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	Pro Sieben
13.15	DTM Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV A**
13.15	SBK-WM Barcelona, SP Race (Aufz.)	Servus TV D**
13.45	SBK-WM Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
13.50	SBK-WM Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.15	Carrera Cup Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
14.50	SBK-WM Barcelona, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
15.00	DTM Trophy Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
16.05	DTM Spielberg, 2. Rennen (Zus.)	Servus TV D**
17.00	Extreme E, Antofagasta **LIVE**	ORF Sport+*
21.00	ETCR Sachsenring, Highlights	Eurosport 2*
21.50	NASCAR Cup Series, Texas **LIVE**	Motorvision TV*
22.00	Motocross of Nations, Red Bud **LIVE**	Eurosport 1

Livestream/Internet

Freitag, 23. September

ab 06.15	Motorrad-WM Motegi, alle FP1 **LIVE**	DAZN.de*

Samstag, 24. September

ab 02.00	Motorrad-WM Motegi, alle FP2 **LIVE**	DAZN.de*
ab 05.35	Motorrad-WM Motegi, alle Qualifyings **LIVE**	DAZN.de*
ca. 08.45	GT Masters Sachsenring, 1. Qualifying **LIVE**	sport.de
ca. 13.30	TCR Europe Monza, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 14.15	IDM Hockenheim, der Samstag **LIVE**	idm.de
15.00	Extreme E Antofagasta, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 16.20	TCR Germany Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	sport.de
ca. 17.15	GT4 Germany Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	sport.de
20.00	Extreme E Antofagasta, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de

Sonntag, 25. September

ab 05.00	Motorrad-WM Motegi, alle Rennen **LIVE**	DAZN.de*
ca. 08.45	GT Masters Sachsenring, 2. Qualifying **LIVE**	sport.de
ab 10.55	IDM Hockenheim, der Sonntag **LIVE**	idm.de
ca. 11.15	ELMS Spa, Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 11.30	TCR Germany Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	sport.de
ca. 12.15	TCR Europe Monza, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
14.00	Extreme E Antofagasta, Halbfinals **LIVE**	ran.de
ca. 16.20	GT4 Germany Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	sport.de
17.00	Extreme E Antofagasta, Finale **LIVE**	ran.de

*kostenpflichtig **D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Vorschau


HOCH-ZWEI

DTM: Vor dem Finale in Hockenheim macht die DTM noch in Spielberg Station


ADAC

ADAC GT Masters: Auch am Sachsenring wird eine große GT-Party gefeiert


MOTOGP

MotoGP: Nach zwei Jahren Corona-Pause reist der WM-Zirkus wieder nach Motegi

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

24./25.09.	DTM, Spielberg	A
24./25.09.	ADAC GT Masters/GT4/TCR, Sachsenring (+ PCC)	D
24./25.09.	Tourenwagen/ETCR, Sachsenring	D
24./25.09.	Truck-EM, Le Mans	F
24./25.09.	NASCAR Xfinity/Cup, Fort Worth/Texas	USA
24./25.09	Int. GT Open/TCR Europe, Monza	I
25.09.	European Le Mans Series, Spa	B
25.09.	Tourenwagen/BTCC, Silverstone	GB
25.09.	Extreme E, Antofagasta	RCH

Motorrad

23.09.	Speedway-EM-Finale 4, Pardubice	CZ
24.09.	Flattrack-WM, Pardubice	CZ
24.09.	Speedway Gespann Masters, Leipzig	D
24./25.09.	Superbike-/Supersport-WM, Barcelona	E
24./25.09.	Trial der Nationen, Monza	I
24./25.09.	Int. Dt. Motorrad-Meisterschaft (IDM), Hockenheim	D
24./25.09.	Sandbahnrennen, Augsburg-Haunstetten	D
24./25.09.	Supermoto-DM, Oschersleben	D
25.09.	Motorrad-WM, Motegi	J
25.09.	Motocross der Nationen, Red Bud	USA
25.09.	Supermoto-WM, Castelletto di Branduzzo	I
25.09.	Langbahn-GP, Roden	NL

BEST CARS 2023 | GEFRAGT, WENN'S UM DIE BESTEN GEHT.

ZWEI GRATIS-AUSGABEN SICHERN

Alle Infos über den QR-Code oder auf www.ams-gratis.de

SIE SIND GEFRAGT! Ab dem 06.10.2022 bei Deutschlands **GROSSER LESERWAHL** abstimmen und mit etwas Glück einen **Mazda CX-60** oder einen **VW ID. Buzz** gewinnen.

